

8-77

АВИАЦИЯ

ГРАЖДАНСКАЯ

21 августа –
День
Воздушного
Флота
СССР



С ПРАЗДНИКОМ, АВИАТОРЫ!



ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ -
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

РОДИНЕ - УДАРНЫЙ ТРУД!



Передовики производства предприятий Аэрофлота, удостоенные высокой чести — в числе знатных людей страны быть приглашенными в Москву на празднование 1 Мая. Слева направо: кавалер ордена Трудового Красного Знамени авиатехник Г. Гриднев из Ашхабада, кавалер ордена Ленина авиатехник Н. Нерсисян из Еревана, Герой Социалистического Труда командир корабля Ту-154 А. Помелов из Новосибирска, бортпроводница Р. Нижерадзе из Грузии, кавалер ордена Красного Знамени В. Кулеш из Ташкента и кавалер ордена Трудового Красного Знамени командир корабля Ту-134 М. Тронь из Кишинева.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
МАССОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ
И МАССОВО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
МИНИСТЕРСТВА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР
И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 8 август 1977 г.

ИЗДАЕТСЯ С 1931 ГОДА

© «Гражданская авиация»

На первой странице обложки: победительница конкурса бортпроводников Центрального управления международных воздушных сообщений И. Важенова (об опыте ее работы читайте на стр. 15).

Подготовка к 60-летию Великого Октября, развитие социалистического соревнования — все это находится в центре внимания командно-руководящего состава, партийных и общественных организаций Аэрофлота, всех авиаторов. Новый прилив политической и трудовой активности авиарботников вызвали решения майского Пленума ЦК КПСС, одобрившего проект Конституции СССР, доклад на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева. Единодушно поддерживая курс партии, гражданские авиаторы стремятся работать еще лучше, еще активнее борются за выполнение плановых заданий и социалистических обязательств.

Многие авиарботники и производственные коллективы, став на ударную

предоктябрьскую вахту, взяли социалистические обязательства завершить восьмимесячную программу 1977 года досрочно — ко Дню Воздушного Флота СССР. Настойчиво реализуя свои обязательства, пилоты, штурманы, инженеры, техники, специалисты других авиационных профессий вскрывают и умело используют имеющиеся внутренние резервы и добиваются на этой основе высоких конечных результатов.

Любимой Советской Родине — наш ударный труд! Этот патриотический лозунг является девизом массового социалистического соревнования в честь Великого Октября, которое все ярче разгорается в дважды орденоносном Аэрофлоте.



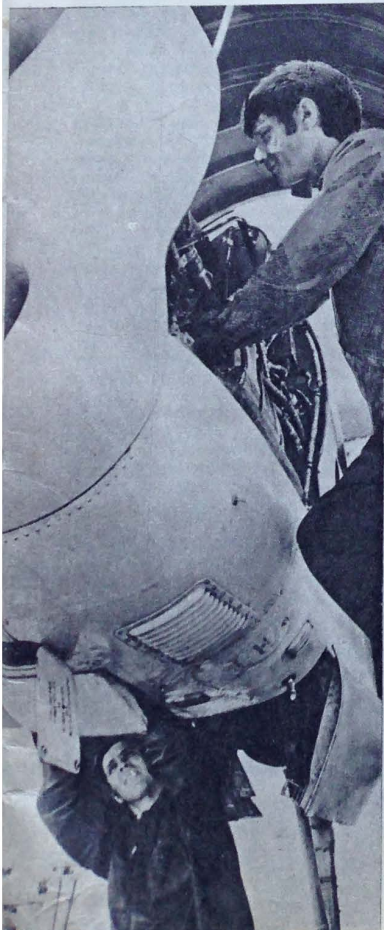
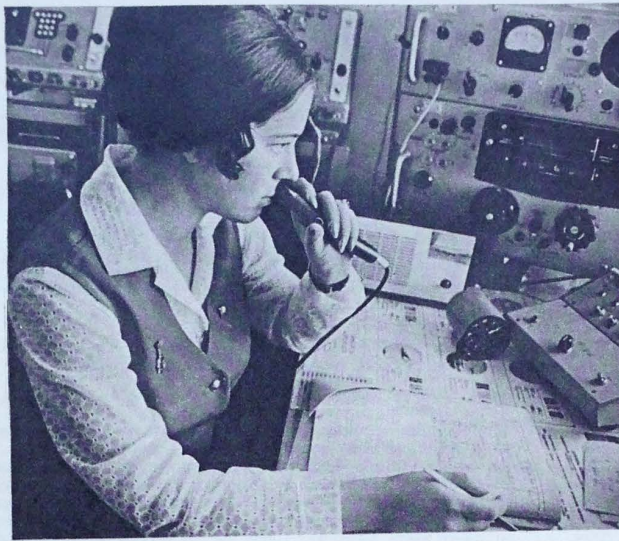
Экипаж самолета Ту-154 — один из лучших в Свердловском авиапредприятии: командир корабля В. Сунденбан, бортик инженер М. Сенин, штурман Ю. Яценко и второй пилот Н. Николаев (на снимке — слева направо). Он идет в авангарде социалистического соревнования за достойную встречу 60-й годовщины Великого Октября.

Радиооператор Г. Везенкова из аэропорта Каргалы Уральского управления. Она отлично работает и без отрыва от производства учится в Киевском институте инженеров гражданской авиации.

Правофланговые предоктябрьского социалистического соревнования в Магнитогорской авиационно-технической базе: авиатехник В. Васильев (внизу) и инженер С. Почивайтис, ударники коммунистического труда.

Трудовую вахту второго года десятой пятилетки с честью несет в Ереванском аэропорту смена радиобюро, которую возглавляет С. Вирабян (на снимке — слева).

Победители социалистического соревнования за высокую культуру обслуживания пассажиров, работники отдела перевозок Минского аэропорта Л. Никитина (слева) и Л. Дмитрук.



ВЫСШИЕ НАГРАДЫ — ГЕРОЯМ ПЯТИЛЕТКИ

За выдающиеся успехи в выполнении плана на 1976 год и принятых социалистических обязательств, повышение эффективности производства и качества работы Президиум Верховного Совета СССР присвоил звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот»:

АНДРЕЕВУ Вячеславу Митрофановичу — заместителю командира авиаэскадрильи Коми управления гражданской авиации.

ВОРОБЬЕВУ Борису Михайловичу — старшему пилоту-инспектору Таджикского управления гражданской авиации.



ПАРТИЯ ВЫСОКО ЦЕНИТ КАДРЫ, ВЕРИТ В ИХ ТВОРЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ, ЗАБОТЛИВО РАСТИТ И ВОСПИТЫВАЕТ ИХ. НЕТ СОМНЕНИЯ В ТОМ, ЧТО НАШИ КАДРЫ, СОЗНАВАЯ СВОЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД НАРОДОМ, БУДУТ И ВПРЕДЬ ОТДАВАТЬ ВСЕ СИЛЫ, ЗНАНИЯ И ОПЫТ ДЕЛУ КОММУНИЗМА.

Л. И. БРЕЖНЕВ.
Доклад XXV съезду КПСС «Отчет Центрального Комитета КПСС и очередные задачи партии в области внутренней и внешней политики».

РАЗВИВАТЬ АКТИВНОСТЬ И ДЕЛОВИТОСТЬ

А. П. УСКОВ,
заместитель министра гражданской авиации СССР

Сорок пятый раз советские люди отмечают День Воздушного Флота СССР. В этом году праздник авиаторов преисполнен особого смысла, имеет особое значение. Он отмечается в обстановке высокого политического и трудового подъема, вызванного подготовкой к славному юбилею — 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции. В честь этой знаменательной даты повсюду в стране широко развернулось социалистическое соревнование, идет ударная работа по претворению в жизнь величественной программы созидания, начерченной XXV съездом КПСС.

Новым стимулом инициативы и творчества миллионов трудящихся явился проект Конституции СССР, одобренный майским Пленумом ЦК КПСС и вынесенный Президиумом Верховного Совета СССР на всенародное обсуждение. Советские люди видят в проекте новой Конституции воплощение исторических итогов шести десятилетий, пройденных страной по пути революционных преобразований и трудовых свершений. В этом выдающемся документе отражены завоевания социализма, всесторонне показаны огромные изменения, которые произошли в советском обществе и в мире со дня принятия ныне действующей Конституции, зафиксированы важнейшие черты развитого, зрелого социалистического общества.

Значение новой Конституции выходит далеко за пределы СССР. Она демонстрирует всему миру, как развивается социалистическое государство, в чем суть социалистической демократии, показывает разнообразие формы и огромный размах постоянно растущего реального участия широких народных масс в управлении делами государства и общества. Новая Конституция убедительно подтверждает, что первое государство победившего социализма навсегда начертало на своем знамени слово «мир» как высший принцип своей внешней политики, отвечающей коренным интересам советского народа и всех других народов.

С глубоким удовлетворением и горячим одобрением восприняли советские люди итоги шестой сессии Верховного Совета СССР девятого созыва, избрание Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева Председателем Президиума Верховного Совета СССР.

К этому всенародному одобрению с чувством патристической гордости присоединяют свои голоса работники дважды орденосного Аэрофлота. На собраниях и митингах, в письмах и телеграммах, поступающих из предприятий и подразделений, авиаторы единодушно одобряют итоги майского Пленума ЦК КПСС, избрание товарища Л. И. Брежнева Председателем Президиума Верховного Совета СССР, горячо благодарят ленинскую партию за постоянную заботу об укреплении могущества нашей Родины и блага советского человека, заверяют Центральный Комитет КПСС, что своим самоотверженным трудом они внесут достойный вклад в общенародную борьбу за выполнение заданий десятой пятилетки.

Как известно, на первый план в десятой пятилетке выдвинуты проблемы повышения эффективности производства и качества работы. Это значит, что каждый советский человек, каждый трудовой коллектив должны настойчиво повышать производительность труда, бороться за сокращение потерь рабочего времени, строго соблюдать режим экономии и бережливости, каждодневно проверять себя: а все ли делается для успешного решения поставленных задач! «Совершенный этап развития Советского Союза, — подчеркивал в речи на XVI съезде профсоюзов СССР Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — налагает на всех нас высочайшую ответственность, побуждает каждого из нас предъявлять к себе, к своей работе более высокие требования...» Так рассматривает эту ключевую проблему пятилетки партия. Так ее понимают работники гражданской авиации.

Очень важным рычагом, посредством которого партия воздействует на успешное решение поставленных задач, является кадровая политика. На всех этапах развития нашего общества этому вопросу уделяется самое пристальное внимание. В. И. Ленин, разработавший основные принципы кадровой политики, считал подбор, расстановку и воспитание кадров важнейшей организационной и политической функцией партии.

Гражданская авиация в настоящее время располагает идейно зрелыми кадрами, которые способны эффективно использовать самую сложную авиационную технику, умело органи-

зовать производство, на высоком уровне вести политико-воспитательную работу в трудовых коллективах. Сейчас более сорока процентов работников Аэрофлота имеют высшее и среднее специальное образование. Все должности начальников управлений и их первых заместителей, директоров и главных инженеров авиаремонтных заводов занимают специалисты с высшей подготовкой. Высшее образование имеют около восьмидесяти процентов командиров авиапредприятий и их заместителей по летной службе, а также более шестидесяти процентов командиров летных подразделений.

В Аэрофлоте трудится свыше двухсот Героев Советского Союза и Героев Социалистического Труда, около четырехсот заслуженных пилотов и заслуженных штурманов СССР. Тысячи авиаремонтников за высокие трудовые достижения отмечены правительственными наградами. Только по итогам работы в 1976 году ордена и медали вручены 1719 авиаторам, а заместитель командира летного подразделения Коми управления В. М. Андреев и старший пилот-инспектор Таджикского управления Б. М. Воробьев удостоены высших отличий Родины — званий Героев Социалистического Труда.

О высоком уровне профессиональной подготовки наших работников, их умении найти и поставить на службу производству неиспользованные резервы свидетельствует присуждение Государственной премии СССР командиру корабля М. В. Поваляеву, штурману П. Д. Кудре и бортрадисту Е. С. Стофорандову, а также премий Ленинского комсомола молодым пилотам и авиатехникам из Москвы, Норильска, Тюмени, Украины, Казахстана.

Гражданские авиаторы принимают активное участие в общественно-политической жизни страны. Около тысячи человек избрано в местные партийные органы, в том числе 70 — в состав ЦК компартий республик, крайкомов и обкомов партии, 22 авиаремонтника являются депутатами Верховных Советов союзных республик. Особенно дорог для нас тот факт, что пятнадцать работников гражданской авиации были избраны делегатами исторического XXV съезда КПСС. Примечательно и то, что двадцать пять авиаторов представляли Аэрофлот на XVI съезде профсоюзов СССР.

Поставленные XXV съездом КПСС новые задачи коммунистического строительства требуют дальнейшего улучшения работы с кадрами, воспитания и развития у них деловитости и активности, дальнейшего повышения теоретического уровня. Идти в ногу с жизнью можно, лишь настойчиво обогащая свой опыт, впитывая все новое, прогрессивное в науке и технике, в практике организации производства, в идейно-воспитательной работе.

В первую очередь это относится к руководящим кадрам, командирам производства, «Современный руководитель», — отмечал на XXV съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — должен органически соединять в себе партийность с глубокой компетентностью, дисциплинированностью с инициативой и творческим подходом к делу. Вместе с тем на любом участке руководитель обязан учитывать и социально-политические, воспитательные аспекты, быть чутким к людям, к их нуждам и запросам, служить примером в работе и в быту».

Такая постановка вопроса глубоко закономерна. В самом деле, ныне все более уходит в прошлое бытовавший еще недавно тип руководителя-администратора, так сказать, «чистого хозяйственника». Ведь каким бы сложным ни было современное производство, как бы ни «начиналось» оно автоматикой, электроникой, как бы ни насыщалось технической информацией, самым сложным в нем все равно остается человек. И правильный подход к нему, поиск ключей к его разуму и сердцу остаются непрелюбимым условием руководства.

Министерством гражданской авиации в тесном контакте с местными партийными органами проводится постоянная работа по выдвижению на руководящие должности высокоподготовленных специалистов, хороших организаторов производства. Достаточно сказать, что только в прошлом году на руководящую работу выдвинуто 568 человек. Большое внимание уделяется и укреплению низовых звеньев руководителей, подготовке резерва на выдвижение.

О формировании резерва кадров, целенаправленной и планомерной работе с ним стоит сказать особо. Нужно всегда помнить, что работа по созданию резерва не терпит формализма и поверхностного подхода к ней. Это большая и повседневная организаторская работа, требующая глубокого анализа деловых и моральных качеств кандидатов на выдвижение, проверки на деле их способностей руководить коллективами. Эта работа требует высокой партийной принципиальности, а вместе с тем и определенного такта.

В управлениях и предприятиях Аэрофлота немало делается по формированию резерва кадров. В частности, большое значение этому вопросу придается на предприятиях Северо-Кавказского, Украинского, Тюменского, Приволжского и других управлений. Там имеются планы подготовки резерва, кандидаты на выдвижение утверждаются на совещаниях командно-руководящего состава и заседаниях партийных комитетов. При этом непременно учитываются выводы аттестационных комиссий. Короче говоря, тщательно взвешиваются все сильные и слабые стороны кандидатов. И, как показала практика, подавляющее большинство выдвинутых на командные должности успешно справляется с порученным делом.

Очень важной особенностью кадровой политики является проведение курса на полное доверие к руководителям, бережное отношение к ним. Это одно из проявлений верности ленинским заветам: дать возможность работнику раскрыться, показать, на что он способен. Полное доверие предполагает и высокую требовательность, личную ответственность за вверенный участок работы. Конечно, личная ответственность руководителя вовсе не означает единоличного подхода к решению всех вопросов. Напротив, она тесно увязана с самой широкой коллегиальностью, опорой на партийные и общественные организации. И те руководители, которые следуют этому принципу, пользуются заслуженным авторитетом в авиаколлективах, успешно решают самые сложные задачи.

Современный руководитель должен четко уяснить, что при нынешних масштабах и сложности производства в корне изменился и подход к оценке хозяйственной деятельности. Безусловно, от руководителей и руководимых

ими коллективов всегда требовалось и требуется непереносимое выполнение плановых заданий. Однако количественная сторона, оставаясь существенной и сегодня, должна полнее и последовательнее дополняться качественными характеристиками, анализом эффективности работы. Другими словами, анализом того, какой ценой достигнут конечный результат.

Но и это еще не все. Важно предвидеть не только конечные производственные результаты, но также их экономические и социальные последствия. Есть еще руководители, которые чаще оперируют цифрами, ведут речь прежде всего о технике, технологии работы и меньше всего думают о тех, кто эту технику эксплуатирует, кто ею управляет. Сейчас даже решение, казалось бы, чисто технических, хозяйственных вопросов немалым без одновременного решения организационных, социальных, воспитательных проблем. Сегодня руководителю мало уметь «нажать», «обеспечить». Он должен тонко чувствовать воспитательное воздействие своих распоряжений и приказов, всегда заботиться об их мобилизующем значении.

Коммунистическая партия всегда придавала и придает важное значение идейно-политическому воспитанию трудящихся. Человек в социалистическом обществе — это не механический исполнитель тех или иных операций, а сознательный, творчески мыслящий работник. Но при этом нужно всегда помнить, что высокое сознание само по себе не приходит, его нужно формировать.

В коллективах Аэрофлота постоянно совершенствуется работа по идейно-политическому воспитанию авиаторов, повышается роль командно-руководящих кадров в организации и проведении политико-воспитательной работы. Эта работа все больше нацеливается на решение главных задач — выполнение государственного плана, достижение высоких качественных показателей. В деле воспитания личного состава появилось и утвердилось немало новых форм, улучшилась методическая работа. Особое внимание в воспитательном процессе уделяется изучению материалов XXV съезда КПСС и последующих постановлений Центрального Комитета партии.

Командно-руководящему составу управлений, отделов по политико-воспитательной работе, заместителям командиров подразделений по ПВР нужно и впредь активно заниматься идейно-политическим воспитанием авиаторов, смелее брать на вооружение все ценное и полезное из арсенала идеологических средств. Путь к повышению эффективности идейно-воспитательной работы, как подчеркивалось на XXV съезде КПСС, — в комплексном подходе к постановке всего дела воспитания, то есть в обеспечении тесного единства идейно-политического, трудового и нравственного воспитания с учетом особенностей различных групп трудящихся.

Перед гражданской авиацией в десятую пятилетку стоят большие и ответственные задачи. Их решение потребует немалых усилий. Вот почему чрезвычайно важно нацелить политико-воспитательную работу на разъяснение авиаторам особенностей десятой пятилетки Аэрофлота, показ путей и форм успешной реализации плановых заданий и социалистических обязательств.

Как подчеркивал министр гражданской авиации, маршал авиации товарищ Б. П. Бугаев, нужно добиться того, чтобы каждый авиатор четко уяснил, что лично он должен сделать для выполнения общих задач, чтобы каждый пилот, инженер, техник, диспетчер, рабочий ясно видел перспективу и свое место в общем строю. Вместе с тем в каждом авиаколлективе необходимо создать все условия для плодотворного труда, всемерно поддерживать ценную инициативу и творческий поиск.

В этой связи трудно переоценить роль социалистического соревнования. Именно в соревновании рождаются многие ценные предложения, прививается вкус к новому, передовому. Жизнь убедительно подтверждает, что мобилизующая сила соревнования многократно возрастает тогда, когда в ходе его коллективно решаются производственные и воспитательные задачи. В значительной степени этому способствует движение за коммунистическое отношение к труду. Эта форма соревнования с каждым годом приобретает в Аэрофлоте все большие масштабы.

Необходимо и впредь самое пристальное внимание уделять укреплению дисциплины, воспитанию у каждого авиароботника высокого чувства долга, сознательного отношения к порученному делу, к выполнению приказов и распоряжений. Это очень важная задача. И решать ее следует совместными усилиями руководителей авиационных коллективов, партийных и общественных организаций.

Пристального и повседневного внимания требуют вопросы дальнейшего повышения политической бдительности, изучения настроений и запросов авиаторов. Командирам производства, полнотработникам нужно хорошо знать, как ведет себя тот или иной человек не только на службе, но и в общественных местах, в быту, семье. И это естественно. Ведь работа на воздушном транспорте связана со многими специфическими особенностями, которых нельзя не учитывать.

Чрезвычайно важный вопрос — работа с молодежью. В гражданскую авиацию ежегодно приходят тысячи специалистов, окончивших наши учебные заведения. Понятно, что в институте или училище по существу только начинается становление специалиста, формирование у него необходимых качеств. Поэтому в производственных коллективах следует продолжить эту работу. Именно здесь достигается профессиональная и гражданская зрелость, шлифуются и закаляются характеры, воспитывается гордость за причастность к делам многолюдного коллектива Аэрофлота. Нужно всячески способствовать приобщению молодых авиаторов к лучшим традициям производственных коллективов, создавать им необходимые условия для труда, отдыха, профессионального и духовного роста. Многие здесь могут и должны сделать наставники молодежи.

Уместно заметить, что в подборе и расстановке кадров, в проведении политико-воспитательной работы наряду с несомненными успехами имеется еще немало неиспользованных резервов и возможностей. У отдельных работников порой не хватает должного чувства ответственности за порученное дело, не всегда умело сочетается требовательность с гибкостью в подходе к людям. Отдельные руководители недооценивают значение стабильности кадров, допускают их частую сменяемость, проявляют поспешность при выдвижении, что отрицательно сказывается на результатах производственной деятельности, воспитании личного состава, укреплении дисциплины и порядка. Нуждается в дальнейшем совершенствовании работа по комплектованию учебных заведений, внедрению в практику передовых методов отбора учащихся, особенно в летные училища.

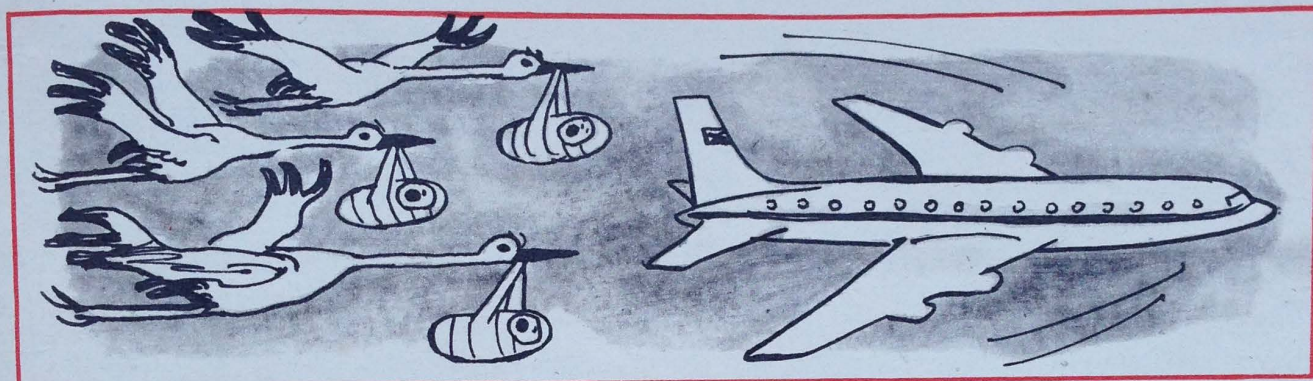
Не везде уделяется достаточное внимание формированию у авиароботников таких качеств, как сознательное отношение к служебному долгу, непримиримость к нарушителям дисциплины, высокая общественная активность. В трудовом воспитании недостаточно используется социалистическое соревнование. Есть нерешенные вопросы в организации партийного и экономического образования, ведении устной агитации и пропаганды. Требуется улучшение индивидуальной воспитательной работы.

Уверенной поступью идет наша Родина к своему юбилею — 60-летию Великого Октября. И чем ближе эта знаменательная дата, тем выше накал социалистического соревнования, тем весомее достижения труженников промышленности и сельского хозяйства, работников науки и культуры, транспорта. Как и все советские люди, гражданские авиаторы полны решимости успешно выполнить плановые задания и социалистические обязательства на 1977 год и пятилетку в целом, внести достойный вклад в реализацию решений XXV съезда ленинской партии.

УЛЫБКИ РАЗНЫХ ВЫСОТ



— Объявили, что пролетаем Аральское море?! Да у нас в селе пруд больше!



Пристроились...



Маленькие хитрости.



— А где же ваша собака?
— Бежит следом.



— Это я нарвал тебе по дороге.

Рисунки В. ЖАРИНОВА.

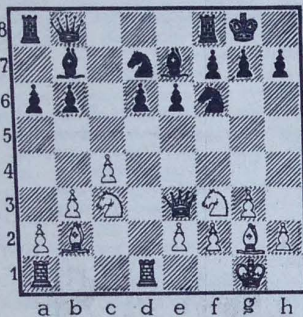


Раздел ведет
международный арбитр
Юрий ЗАРУБИН

КАРТИНКИ С ВЫСТАВКИ

В предыдущем номере журнала мы обещали читателям подробно рассказать о проходившем весной в Москве командном чемпионате Европы.

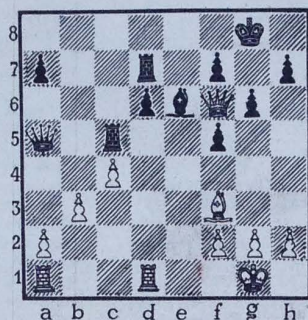
Абсолютно лучший результат здесь среди восьмидесяти участников показал Анатолий Карпов. Сам по себе этот факт не столь уж поразителен: чемпион снова подтвердил, что равных ему на континенте нет.



Это положение из партии Карпова (белые) с румынским гроссмейстером Флорином Георгиу. Положение:

13. Kd4! C: g2 14. Kp: g2 Fb7+ 15. Ff3 F: f3+ 16. K: f3 Lf8 17. Kd4 Lab8 18. Lasc1 h6 19. e4 Ne8 20. f4 Sf6 21. Kp3! (У белых как бы лишняя фигура. Их король прикрывает уязвимые пункты и готов к активным действиям на королевском фланге). 21. ...Lb7 22. Ca3! Lbc7 23. Kce2 Kc5 24. Ld2 g6 25. Kc2 Cg7 26. Kc3 f5 (Черные почувствовали, что им нечего противопоставить целесообразной стратегии белых, с каждым ходом усиливающих свою позицию, и пробуют «сбить» ритм). 27. e7 gf 28. h3 h5 29. Lg1 Lf7 30. g4 hg+ 31. hg fg+ 32. L: g4 Kp8 33. Kg3 a5 34. Lg6 Kpe7 35. f5! (Грозит 36. C: c5 и 37. L: e6+). 35. ...Lf6 36. L: f6 K: f6 37. Le2! Lf8 38. C: c5 bc 39. fe. Kp: e6 40. Kei5+! Черные сдались, поскольку теряют ферзя.

А вот комбинация, которую провел в партии против нашего молодого гроссмейстера О. Романшина югославский гроссмейстер З. Бункич.



22. b4! Видимо, Олег недооценил последствия комбинации, которую наметил соперник. 22... Ф: b4 23. Ldb1 Ф: c4 24. Ce2! В этом все дело. Черные сдались, поскольку теряют ферзя после 24.



ПОЛЕЗНЫЙ СБОРНИК

«Организация социалистического соревнования в коллективах авиарботников» — так называется вышедший недавно из печати сборник материалов, подготовленный ЦК профсоюза авиарботников совместно с Министерством гражданской авиации и другими ведомствами, входящими в профсоюз.

Сборник открывается разделом, рассказывающим о задачах профсоюзных организаций по мобилизации авиаторов на выполнение исторических решений XXV съезда КПСС. Здесь рассматриваются вопросы дальнейшего подъема трудовой и политической активности каждого авиарботника, совершенствования организаторской и политико-воспитательной деятельности профсоюзных комитетов, участия их в развертывании Всесоюзного социалистического соревнования за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки.

В сборнике даются подробные рекомендации, как организовать соревнование в коллективах гражданской авиации, на что оно должно быть направлено, как принимаются индивидуальные и коллектив-

ные обязательства, что является основой их разработки. Подробно рассказано о порядке подведения итогов соревнования. В приложениях сборника опубликованы положения о почетных грамотах Аэрофлота и ЦК профсоюза авиарботников, о Книге почета Аэрофлота, знаках «Отличник Аэрофлота», «Победитель социалистического соревнования».

КРЫЛЬЯ КАРЕЛИИ

Издательством «Карелия» выпущена книга Н. Д. Финюгенова «Крылья Карелии». В ней рассказывается о становлении и развитии гражданской авиации этого края от первого гидроаэропорта в городе Петрозаводске, который использовали для первых двухместных самолетов-амфибий. Ш. 2, до авиации наших дней. С любовью рассказывает автор о мастерстве и отваге гражданских летчиков, проявленных ими во время Великой Отечественной войны, о мирном труде авиаторов Петрозаводского авиапредприятия, одержавших большую трудовую победу в социалистическом соревновании за досрочное выполнение девятого пятилетнего плана, за достойную встречу XXV съезда КПСС.

Книга интересна массовому читателю.

* Н. Д. Финюгенов. «Крылья Карелии». Издательство «Карелия». Петрозаводск, 1976, 62 стр.

...Фс2 25. Cд3! Фс3 26. Лb8+ Лс8 27. Ф: с3.

Порой возникают разговоры о так называемых «гроссмейстерских ничьих». Под этим понятием мыслится ничья по обоюдному согласию без какой-либо серьезной борьбы. Такие ничьи чаще всего происходят в самом начале партии. А вот пример короткой, но далеко не гроссмейстерской ничьей.

А. Адорьян (Венгрия) — Б. Парма (Югославия). Испанская партия. 1. e4 e5 2. Kf3 Kc6 3. Cb5 f5 4. Kc3 fe 5. K: e4 Kf6 6. K: f6+ Ф: f6 7. 0-0 Kd4 8. K: d4 ed 9. Le1+ Ce7 10. Фe2 c6 11. Cд3 d5 12. b3 0-0 13. Ф: e7 Ф: f2+ 14. Kp1 Ch3 15. gh. Ничья.

ШАХМАТИСТЫ УЛЫБАЮТСЯ

Чемпион мира Э. Ласкер был незаурядной личностью. Он известен не только как шахматист, но и как математик, философ (в этих областях он имел звание профессора) и драматург. Вместе с тем Ласкер был рассеянным человеком. Однажды он приехал в Париж и поселился в пансионе, который рекомендовал ему один из лондонских друзей.

Оставив багаж, он немедленно отправился в известное шахматное кафе «Режанс», где провел весь вечер. Было уже за полночь, когда выяснилось, что он забыл адрес пансиона. Гроссмейстер переночевал у знакомого и телеграфом запросил адрес из Лондона. Не получив в следующие дни ответа, Ласкер обиделся на друга и начал методичные поиски. Разбив карту Парижа на секторы, он обошел все пансионы. Наконец, после утомительных поисков отель удалось найти.

Зайдя в номер, Ласкер обнаружил на столе телеграмму: «Ласкеру. Париж, ул. Латур, 12. Ваш адрес — Париж, ул. Латур, 12».

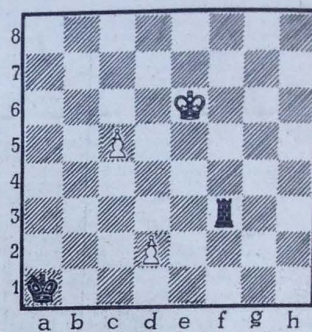
Позже выяснилось: Ласкер в своей телеграмме забыл указать, кому ему посылать ответ, а лондонский друг оказался не менее рассеянным.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО...

...чаще других чемпионом СССР был М. Ботвинник, завоевавший семь золотых медалей; ...чемпионка мира среди женщин Нона Гаприндашвили — единственная женщина, которой удалось в мужском турнире выполнить норматив международного гроссмейстера. Это произошло минушей весной в США; ...в свое время довольно популярными были четверные шахматы. В них, в частности, любили играть в семье Ульяновых.

ШАХМАТНАЯ ОЛИМПИАДА

ЗАДАНИЕ № 8



Этюд. Ход белых. Они начинают и выигрывают, 6 очков.

К сведению участников конкурса. После окончания этого соревнования вы должны прислать решения всех заданий конкурса (при необходимости исправленные и дополненные) в одно контрольное конверте. Это делается для того, чтобы в случае, если какое-либо письмо не дойдет до редакции, не лишить вас очков.

ОНИ СРАЖАЛИСЬ ВМЕСТЕ С НАМИ*

Так называется сборник документальных очерков о бойцах-интернационалистах — болгарях, поляках, словаках, чехах, немцах, французах, итальянцах, — которые воевали с фашизмом в Испании, на фронтах Великой Отечественной войны и в глубоком тылу гитлеровских войск.

Летчики прославленного французского полка «Нормандия — Неман» Марсель Лефевр, Жак Андре, Роллан де ля Пуап, Марсель, Альбер, летчик Примо Джигелли, итальянец, воевавший под Мадридом... Всех их объединяла готовность к служению высоким идеалам демократии и свободы, родная ненависть к фашизму. Все они за мужество, отвагу и за совершенные подвиги удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Открывается сборник очерком «В воздухе — Экрем!». Летчик Захар Захарьев, болгарин, сражавшийся в небе Испании, был затем избран депутатом Верховного Совета СССР. С честью оправдал он высокое доверие, оказанное каврыскими людьми. Отличные кадры готовились под его руководством в Тамбовской авиашколе Гражданского воздушного флота. На многих фронтах Великой Отечествен-

* «Они сражались вместе с нами». Документальные очерки. Воениздат. Москва, 1976, 182 стр.

ной войны сражались они с немецко-фашистскими захватчиками. Сборник иллюстрирован редкими photographиями.

НУЖНЫ ЛИ ДИРИЖАБЛИ

В книге Б. Броуде «Воздухоплавательные летательные аппараты»* подводятся итоги многолетней дискуссии о целесообразности возрождения дирижаблестроения. Анализирова его развитие в прошлом, автор объяснил причины его упадка. Дирижабли прошлых лет закономерно уступили место самолетам, так как их конструкция не обеспечивала безопасность и экономичности полетов.

В книге аргументированно показана большая потребность в воздухоплавательных аппаратах разных типов для нашего народного хозяйства. В настоящее время, считает автор, дирижабли имеет смысл применять там, где самолеты и вертолеты невыгодно или невозможно использовать. Он полагает, что дирижаблестроение следует возрождать на новом, более высоком уровне развития науки и техники, который позволит создать безопасные и экономичные воздухоплавательные аппараты.

Книга написана в научно-популярном стиле, проиллюстрирована большим количеством photographий.

* В. Г. Броуде. «Воздухоплавательные летательные аппараты». М., «Транспорт», 1976.

Главный редактор А. М. ТРОШИН.

Редакционная коллегия: К. К. ГУЛАКОВ, Н. А. ГУЦИН (ответственный секретарь), И. В. КАБАКОВ, Е. Н. КИТОВ, В. С. ОРЛОВ, С. С. ПАВЛОВ, Г. И. ПОЛЕЖАЕВ, В. П. СТЕПАНЕНКО, И. Н. ХВОРОСТИНА (заместитель главного редактора), Б. П. ЮДАШКИН.

Оформление художника И. Г. САГАЙДАК.

Корректор А. А. СОЛОВЬЕВА.

Подп. и печ. 22.06.1977 г.
Адрес редакции: 125836, ГСП, Москва, А-167,

T-13012

Печ. л. 4.
Ленинградский проспект, дом 37а.

Уч.-изд. л. 8,914

Тел. 155-55-44, 155-58-07.

Рукописи не возвращаются.

Формат 70×108¹/₁₆. Зак. 1086.
3-я типография Воениздата.

ПОДРУЖИМ ИМЯМ

Двадцатичетырехлетний Владимир Лаврентьевич Корольков был без особых задатков, но считал себя не лишенным способностей. И усиленно искал способы их проявления. Пробовал быть официантом, полотором, носильщиком, почтальоном, сторожем, наконец, скотником садово-животноводческого хозяйства, что под г. Фрунзе. Но после трех месяцев внутренний голос твердо сказал ему: «И эта работа не для тебя».

И надо же, этот внутренний голос прозвучал как раз в разгар рабочего дня. Владимир Лаврентьевич шмякнул наземь мешок с отрубями и, не оглядываясь, зашагал домой. Наскоро собрал вещички, ополоснулся и, не простившись с молодой женой и сынишкой, отбыл в неизвестном направлении.

Человечество, возможно, так и осталось бы в неведении, куда исчез неудавшийся скотник и какие предпринял он шаги, чтобы окончательно проявить свои способности, если бы не работники милиции Ташкентского аэропорта. Они зарегистрировали заявление гражданина Слюдиной, сообщившей, что к ней в зале ожидания подсел молодой человек, представившийся студентом из Ленинграда, у которого украли деньги и документы. Он попросил в долг десять рублей, обещая отдать в течение часа, как только откроется почтовое отделение, где на его имя имеется денежный перевод. Гражданка Слюдина до вечера ждала студента. Он так и не появился. И вот, улетая, она оставила заявление в отделении милиции.

Да, это был он, Владимир Лаврентьевич Корольков, решивший переменить профессию скотника на малопочетное занятие мелкого мошенника. Правда, он, как потом признавался следователю, испытывал легкое угрызение совести. Новый род занятий не совсем соответствовал его идеалам. Но ему были необходимы деньги, для поездки в Москву. Почему именно в Москву? Владимир Лаврентьевич с пафосом заявил тому же следователю: чтобы окончательно проявить себя, найти признание своим талантам.

Успех с изытанием десятирублевки у гражданки Слюдиной воодушевил его. И в то же время научил. Зачем устанавливать такие жесткие сроки возвращения денег? Ну, день, два, неделя. А он ляпнул: через час. Слюдина, конечно, сразу всполошилась, побежала в милицию. И сразу пришло срочное уведомление. Попробуй теперь спокойно унести ноги. Попробуй вообще меньше прямолинейности. Нужна красивая легенда. Он кое-что знал о «сыновьях» лейтенанта Шмидта: Остапе Бендере и Шуре Балаганове. Но справедливо рассудил: а кто о них не знает? Требуется что-то новое. Конечно, он проявил изобретательность, когда придумал историю с обворованным ленинградским студентом. Однако в глубине души считал ее примитивной и опасался провала. Дебют оказался удачным. А потом начались осечки. Пассажиры, особенно мужчины, выражали явное недоверие. Начинаящий мошенник решил последних вообще оставить в покое и переночевать только на женщин. Они более отзывчивы и доверчивы. Кроме того, он подверг строгой ревизии свою байку. И пришел к выводу: в ней мало деталей.

Заказав обед на последний рубль, Корольков накатал письмо к несуществующему брату, в котором в душещипательных тонах описал свое положение: сину в отчаянии в аэропорту без документов и копеек денег, не на что даже купить марку на конверт. Вышли срочно двести рублей. Тщательно вывел адрес, списанный с коробики бранных лезвий «Нева»: Ленинград, 196006, ул. Заставская. Номер дома и квартиры придумал сам.

С этим письмом в кармане Корольков проследил по залу ожидания, критически оценивая

финансовые возможности пассажиров и зорко высматривая, нет ли где поблизости работников милиции, встреча с которыми не входила в его планы. Изысканно одетая молодая дама с приятным лицом, свидетельствующим, по мнению мошенника, о мягком и уступчивом характере, одиноко сидевшая у столика, привлекла внимание Владимира Лаврентьевича. Он подсел к ней. Вынул конверт без марки, неловко повертел его и так и эдак.

— Простите, — решился наконец он. — Кошмарная история. Обокрали в гостинице. Не на что даже марку купить.

Дама заинтересованно посмотрела на Королькова.

— Да что рассказывать? Вот письмо, — и он протянул незаконченный конверт.

— Ах, беденький, вы же на экзамены не успели, — участливо произнесла дама, прочитав сочинение сбежавшего скотника. — Конечно же, вам надо помочь.

— Вы сами случайно не из Ленинграда? Легко сочувствие к незнакомому человеку, — лепетал растроганно Корольков в предчувствии подачки. — У нас, в Ленинграде, людям, попавшим в беду, всегда протягивают руку дружеской помощи. Разумеется, я вам тут же вышлю.

Дама уже взылась за сумочку, как вдруг появился стройный брюнет с широкими плечами. — Пюджика! Все в порядке! Билеты в кармане. Летим!

— Минуточку, Виттор. Здесь такая драма. Вот этот молодой человек...

И она рассказала о несчастье, постигшем «этого милого ленинградца».

Помогите, — деловито произнес Виттор и отвалил потерпевшему семь копеек на аванс конверт. Владимир Лаврентьевич даже позеленел от досады. Удача была так близка! Угроза остаться без ужина действовала мобилизующе. Выпив на подаяние улетевого Виттора два стакана газировки без сиропа, Корольков с новой энергией прыгнул за охоту. — Девяносто лет двадцать лет приняла за чистую монету хорошо отретированную небылицу. Письмо, а затем слова о чутких ленинградцах, руке дружеской помощи, произнесенные проникновенным тоном, доконали ее. Правда, вместо просимых пятидесяти она, краснея от смущения, что не сможет, подобно великодушным ленинградцам вырвать попавшего в беду студента, дала только тридцать рублей, получив взамен адрес завода по изготовлению лезвий для безопасных бритв.

За вечер удалось охмурить еще двух авиапассажиров.

Утром следующего дня Владимир Лаврентьевич решил сходить в баню. Он заметил вчера, что некоторые его слушательницы кривили губы по поводу его не совсем респектабельного вида: грязные манжеты, воротничок, немые волосы. «Лоск в нашем деле — половина успеха», — сделал он вывод.

При выходе из бани он машинально прихватил значок мастера спорта висевший на чьем-то пиджаке. Разглядывая на ладони металлическое изделие и подумал, что его можно использовать с выгодой. Хватит ходить в студентах. Он — мастер спорта СССР ну, скажем, по боксу. Неплохо было бы к этому званию приставить какую-нибудь известную фамилию. Например, знаменитый боксер должен писать письма на листах с золотым обрезом, с водяными знаками. Мелочь, конечно. Но он знает цену таким мелочам. Они стоят выигранной битвы за чужой кошелек.

В зал ожидания вошел пассажир, цвет кожи которого свидетельствовал о том, что он является гражданином другой страны. Инстралец поискал глазами, где бы присесть, достал лист бумаги из папки и стал что-то быстро писать. Владимир Лаврентьевич бочком подошел к нему, заглянул через плечо и обмолвил: то, что надо. Не бумага, а мечта, с радужными разво-

Убедительно и солидно. Визитная карточка вызывает уважение и ее владельцу. Услужливая фантазия нарисовала картину: служитель вносил руководителю крупного учреждения на подносе атласный кусочек картона, на котором каллиграфическим почерком написано: «Владимир Лаврентьевич Корольков, чемпион мира по боксу». Улыбки, горячие рукопожатия. И пачка хрустящих купюр из сейфа перекошевает в карман «чемпионский». Почему пачка и за что? Владимир Лаврентьевич не отдавал себе ясного отчета. Просто ему хотелось денег. Много денег.

Цель оправдывает средства. За двадцать пять рублей Корольков уговорил какого-то ловкача отпечатать в типографии сотню визитных карточек. При расчете пытался обмануть такого же мултика, как и сам. Но не вышло. Несмотря на «чемпионский» титул, схлопотал по физиономии и был бесцеремонно вышвырнут из пивной, где происходила сделка. Здесь, конечно, сказалась неопытность и боязнь разоблачения.

Впрочем, фонарь под глазом вскоре засиял совершенно новым светом. «Получил в последнем бою с Мохаммедом Али на Гавайских островах», — решил Корольков, направляясь спорной рысцой в полюболюбивый ему аэропорт. Опасаться было некого. Сердобольные кредиторы давно улетели и терпеливо ждали почтовых переводов из города на Неве.

Визитная карточка, изысканная «дипломат» с яркими наклейками сделали Королькова неотразимым. Появился уверенность и обаяние. Сюжет был все тот же. Только вместо бедного студента, направляющегося в Ленинград, фигурировал чемпион мира среди тяжеловесов, возвращавшийся из заграничного турне. В течение нескольких часов он сорвал солидный куш. Хватило на билет до Москвы и на первые дни проживания в столице.

Дремучее невежество надежно охраняло его сознание от мысли о риске, которому он себя подвергает, присвоив главное имя знаменитого спортсмена. А женщиной, этим доверчивым слушательницам неуменно, наскоро состряпанной истории, откуда было знать, что чемпион мира Корольков умер в 1974 году. И звать его отнюдь не Владимиром Лаврентьевичем.

Итак, Москва — возделанная цель лжечемпиона мира по боксу. Он манила его не вышшими учебными заведениями и библиотеками, не театрами и музеями. Причина переезда в другом. Аэропорты Средней Азии не отвечали замыслам Королькова. Здесь долго не поработать — примелькаешься. А он хотел «работать» только в аэропортах. Авиапассажир — это прежде всего откусник, командированный. А значит, при деньгах, в хорошем настроении. Разжалобить его какой-нибудь грустной историей, вызвать сочувствие ничего не стоит. Это Корольков умел, особенно, когда добивался благосклонности женщин.

Москва с ее огромными аэропортами, аэровокзалом, кипящими водоворотами пассажиров представлялась Королькову идеальным местом, где его специфические способности найдут достойное применение. И, забегая вперед, отметим: честолюбивые планы самозванца во многом сбылись. Он беззастенчиво орудовал в Москве несколько месяцев. И не потому, что на это свозь пальцы смотрела милиция. Многие женщины не заявили: было стыдно, что стали жертвой обмана пророкидима. Другие, кто без охоты класть пятно на советский спорт, тоже промолчали.

Нелегко было поначалу разобрататься и милиции. В своем деле, приходит человек и заявляет: у меня взял взаимы сто рублей чемпион мира Корольков и не отдает.

— Корольков Да он же умер!

— ?

Но вернемся к похождениям лжечемпиона. Это принесет пользу с точки зрения профилактики подобного рода преступлений, послужит предостережением не в меру доверчивым авиационным пассажирам.

Еще в Средней Азии последователю великого комбинатора заметил, как стремительно подскокили его акции после смены фамилии и присвоения самому себе титула чемпиона мира. В Москве он решил брать по-крупному. Не меньше ста рублей с клиентки, то бишь со слушателя. Как рачительный хозяин, пересмотрел весь арсенал средств, с помощью которых намеревался безболезненным способом изымать денежные знаки у сограждан. Значок мастера спорта, визитная карточка, чемодан с разноцветными нашивками — все это прошло любимому брату требовало кардинальной переработки. В нем надо отразить кардинальные перемены, происшедшие за последние два дня. «Чемпион мира» поклонился по залу ожидания Домодедовского аэропорта. Серая конторская бумага, которую ему предлагали, не устраивала его. Знаменитый боксер должен писать письма на листах с золотым обрезом, с водяными знаками. Мелочь, конечно. Но он знает цену таким мелочам. Они стоят выигранной битвы за чужой кошелек.

В зал ожидания вошел пассажир, цвет кожи которого свидетельствовал о том, что он является гражданином другой страны. Инстралец поискал глазами, где бы присесть, достал лист бумаги из папки и стал что-то быстро писать. Владимир Лаврентьевич бочком подошел к нему, заглянул через плечо и обмолвил: то, что надо. Не бумага, а мечта, с радужными разво-

КУЗНИЦА РАБОЧИХ КАДРОВ

Лучшим в подразделении является экипаж молодого командира самолета Ан-2 С. Паршина. Всего три года назад, закончив летное училище, пришел он к нам на предприятие. И вот теперь зарекомендовал себя мастером авиационно-химических работ. Тщательная подготовка к сезону, изучение опыта старших товарищей, хорошее знание расположения и контурности сельскохозяйственных работ на оперативной площадке способствовали тому, что в прошлом году этот экипаж добился наивысших показателей в подразделении. Только на зерновых культурах комсомольцы обработали с воздуха 18 тысяч гектаров полей, успешно налетав при этом более шестисот часов.

Успешно трудится передовой экипаж и во втором году пятилетки. Так, по итогам второго этапа социалистического соревнования ему присуждено первое место и переходящий вымпел Псковского обкома ВЛКСМ.

В наше время, как никогда, придается значение личному вкладу каждого молодого работника в трудовой успех коллектива, в выполнение заданий десятой пятилетки. Комсомольцы и молодые авиаторы разработали личные комплексные планы, которые предусматривают не только выполнение производственных заданий, но и всестороннее развитие личности молодого человека: учебу в системе политического просвещения, сдачу норм ГТО, активное участие в военно-патриотической работе, в общественных мероприятиях коллектива. В комитете комсомола на каждого молодого авиарботника ведется оценочный лист. За первые месяцы этого года лучших результатов добились командиры подразделения самолетов Ан-2 В. Егоров, старший диспетчер службы управления воздушным движением А. Кудрявцев, бортпроводница Н. Шабанова, работник службы ГСМ А. Голубев, авиатехник АТБ А. Даньшин.

Один из пунктов условий социалистического соревнования молодежных коллективов предусматривает работу наших комсомольцев по привлечению и закреплению молодежи на авиапредприятии. В связи с этим большое значение придается шефской работе. В этом году комсомольцы летного подразделения, службы организации перевозок взяли шефство над выпускными классами одной из средних школ. Они проводят совместные комсомольские собрания, субботники, организуют встречи с ветеранами Аэрофлота. Выпускники знакомятся с особенностями работы в авиации. Кроме того, при школе организован «Клуб юных авиаторов», где воспитателями и преподавателями работают также наши комсомольцы. О результатах шефства можно судить по прошлому году: 23 выпускника пришли трудиться на предприятие, двенадцать поступили в учебные заведения гражданской авиации.

Встав на трудовую вахту в честь 60-летия Великого Октября, комсомольцы и молодежь Псковского предприятия стремятся упорным трудом, настойчивой учебой отметить юбилейный год десятой пятилетки.

В. КОЗЛОВ,
секретарь комитета
ВЛКСМ предприятия

г. Псков.

«Требуются слесари, клепальщики...» — такие объявления встретишь у каждого авиаремонтного завода. Гражданская авиация развивается бурными темпами, и так же быстро растет ремонтное производство. Предприятия нуждаются в специалистах. Для подготовки их при некоторых заводах созданы учебные заведения профессионально-технического образования. Одно из них было открыто в 1973 году на базе авиаремонтного завода № 421.

— Наше училище, — рассказывает его директор Владимир Климентьевич Савчук, — готовит рабочих трех специальностей: слесарей по ремонту летательных аппаратов, слесарей по ремонту авиадвигателей и сборщиков-клепальщиков. Сразу уточню: училище техническое. Мы принимаем молодежь только со средним образованием. Требование это вызвано самой жизнью: современный рабочий должен иметь глубокий запас теоретических знаний, четко разбираться в конструкциях всех видов самолетов. И без знаний физики, математики здесь не обойтись.

Кто же они, нынешние воспитанники училища? Первый разговор с Александром Голованским.

— С детства мечтал об авиации, — говорит он. — После школы пытался поступить в летное училище, но не прошел по здоровью. Работа с самолетами приблизит меня к моей мечте.

Другой собеседник — Владимир Стоцкий.

— Я приехал из села Хажино Житомирской области. Об училище слышал от земляков, которые здесь учились и теперь работают на заводе № 421. Профессия клепальщика очень нравится, наверное, потому, что самая трудная и самая важная в авиаремонтном производстве.

С первых же дней учебы опытные педагоги открывают перед учащимися секреты их будущей профессии. Здесь изучают конструкцию летательных аппаратов, авиадвигатели, радиоэлектронное оборудование, материаловедение. Специальные дисциплины рассчитаны на полгода. В этот же период ребята получают и первые навыки в слесарном деле. Затем начинается большая производственная практика на авиаремонтных предприятиях.

Владимир Климентьевич знакомит нас с учебно-производственной базой училища. Большие светлые помещения учебного корпуса. Всего лишь четыре года училища, а сделано здесь уже немало. Почти все кабинеты оснащены современными приборами и техническими средствами обучения. Во многих из них — индивидуальные обучающие устройства «Эврика-16». В распоряжении преподавателей киноаппаратура, эпидиоскопы, диапроекторы, без которых не обходится ни один урок. В училище уже создано три класса с программированным обучением.

Большое внимание коллектив уделяет оснащению производственных мастерских. В них уже есть самолет Ан-2М, авиадвигатель,

узлы, агрегаты — то, что нужно для изучения современной авиатехники. Помог их приобрести училищу завод № 421. И помощь эта закономерна: ведь большинство учеников — будущая смена ветеранов завода.

Десять преподавателей и пятнадцать мастеров производственного обучения передают свои знания и опыт молодежи. Многие из них — бывшие авиаторы, сами прошли хорошую рабочую школу. Татьяна Петровна Крыкина — преподаватель одной из самых важных дисциплин — конструкции летательных аппаратов. Работала на авиационном заводе и одновременно училась в вечернем институте. В душе она авиатор и передает любовь к самолетам своим питомцам. В свое время окончил ГПТУ мастер производственного обучения Сергей Андреевич Беруга. Его рабочая биография — прекрасный пример верности своей профессии.

Много сил и энергии отдает училищу его директор В. К. Савчук. «Прихожу на работу с радостью, ухожу с гордостью», — говорит он. И в этом — весь смысл жизни человека, посвятившего себя воспитанию молодежи. Училище — его детище. Нам показывали фотографии складских помещений, которые достались в наследство от завода. И преподавателям, и их подопечным пришлось приложить немало усилий, чтобы превратить заброшенные здания в современный учебно-производственный комплекс, украсить интерьер коридоров и читального зала, создать в кабинетах стенды и наглядные пособия. Все здесь сделано своими руками. И эта большая коллективная работа послужила началом другого, уже более серьезного дела — технического творчества учащихся.

...В кабинете материаловедения идет обычный урок. Преподаватель Т. Я. Яремчук читает лекцию, медленно расхаживая около стола.

— А сейчас посмотрим фильм! Преподаватель нажал невидимую кнопку, и окна быстро закрылись шторами. Другая кнопка, и с унифицированного стенда — рабочего места преподавателя — медленно поползло полотно экрана.

А после урока ребята показали нам еще два интересных новшества, тоже сделанных ими: кондиционер воздуха и часы, смонтированные в специальный пульт управления. Кондиционер воздуха — это понятно! Как хорошо в душевной комнате, не открывая окна, вдруг почувствовать приток свежего воздуха. А вот в часах непьющий человек разберется не сразу. В отличие от обычных они идут в обратную сторону, показывая таким образом преподавателю время, которое осталось у него до конца урока.

Много приспособлений можно увидеть почти в каждом кабинете училища. Это и усовершенствованные киноаппараты, и электронные часы с автоматическим звонком, извещающим о начале и конце урока, и схема выключателей электрических ламп... За четыре года

учащиеся разработали пятнадцать рационализаторских предложений, которые во многом помогли усовершенствовать учебный процесс.

Один из энтузиастов творческой работы с ребятами — А. П. Мовчан.

— Мы стараемся, — говорит он, — привлечь к творческой деятельности всех наших питомцев. Каждый из них уже здесь, в училище, должен подготовить себя к рационализаторской работе на производстве. Очень важно, чтобы ребята всегда подходили к любимому делу творчески.

Зерно, брошенное заботливым пахарем, дает хорошие всходы. Воспитанники училища уже на производственной практике быстро входят в коллектив, проявляют самостоятельность, душой болеют за работу.

Есть в этом и доля коллектива завода № 421. У училища тесная связь с ветеранами труда и передовиками производства. Рабочие часто приходят к ребятам, смотрят, как они работают с инструментом, показывают передовые приемы, приглашаются к молодежи. И результаты заботы старших налицо. Подростки быстрее усваивают секреты мастерства, участвую хозяйскому отношению к производству.

Да и сами учащиеся часто бывают на заводе, подолгу стоят около рабочих, ловят каждое их движение, чтобы потом так же точно и аккуратно повторить все это на занятиях в мастерских.

Вторую часть учебного года составляет производственная практика на авиаремонтных предприятиях страны. Там ребят под свою опеку принимают наставники заводов, куда выпускникам предстоит вернуться после окончания училища. Поэтому работники предприятия так же, как и коллектив преподавателей, заинтересованы дать молодежи высокую квалификацию. А основой этому служат знания и навыки, полученные в самом училище.

Опыт первых четырех лет показал, что в училище правильно организован учебный процесс, целесообразно сочетаются лекционные и практические занятия. По положению техническое училище должно выпускать специалистов, имеющих третий разряд. Однако, где бы ребята ни проходили практику, многие из них получают четвертый разряд, который присваивают обычно опытные специалистам.

В первый год основания из стен училища вышло 360 специалистов, в этом году — 450 человек. И число это с каждым годом будет увеличиваться. Будет расти и училище. Уже утвержден план его развития на десятую пятилетку. Поднимутся здания нового учебного и общественно-бытового корпусов. Появятся шесть мастерских, ангар и стадион. Придет сюда новое поколение ребят, которые выберут почетную профессию — рабочего авиаремонтного завода.

И. НЕСТЕРЕНКО,
начальник отдела
в/о «Авиаремонт»;
Н. АРСИЯЛ,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

ВСЕСОЮЗНЫЙ КОНКУРС



«ЗА ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО»

Поначалу тюменский север, куда я приехал лет семь назад, произвел на меня неблагоприятное впечатление. Тайга, болота, безлюдье на десятки километров. Зимой глубокие снега, такие, что ни пройти, ни проехать. Летом — тучи мошары и комарья, от которых остается больше, чем от самых лютых морозов. Да и поселок Березово, где я поселился, выросший на холмистом берегу реки Сосьвы, оставял, как говорится, желать лучшего. И как только тут живут, думалось мне!

Но постепенно я втянулся в местный быт, пообвык. Помогла работа, хотя и трудная, однако по-настоящему интересная. И, конечно, вдохновлял пример пилотов И. В. Криворучко, А. М. Буровцева, В. П. Худякова, И. И. Лесного и других ветеранов нашего авиапредприятия, отдавших много сил и энергии освоению этого сурового и в то же время щедрого края. Их рассказы о полетах, связанных с открытием нефти и газа на Тюменщине, вызывали уважение и, если уж быть откровенным, то и зависть в хорошем смысле этого слова. Нам, молодым, тоже хоте-

На вертолете в две смены

лось проявить себя, показать, что и мы не спасем перед трудностями. А потом, когда пришло удовлетворение от того, что сделано своими руками, жить стало веселее.

Ныне здесь многое переменялось. Предприятие располагает современной авиационной техникой, в том числе вертолетами Ми-8, Березовский аэропорт принимает самолеты: пассажирские Як-40, Ан-24 и грузовые Ан-26 и Ан-12. Так что с помощью авиации транспортная проблема в значительной мере решена. И на промыслы, и на большую землю добраться довольно просто.

Свою летную биографию я начинал со второго пилота вертолета Ми-4. Через два года стал командиром экипажа. Сейчас летаю на Ми-8. Задания у нас самые разные. Обеспечиваем работу рыбаков, оленеводов, геологов, буровиков. Большую помощь оказываем строителям газопровода Нырым — Пунга — Урал. На трассу строительства мы доставляем рабочие бригады, стройматериалы, продукты питания.

Летать приходится много, и дело у нас спорится. Я имею в виду не только наш экипаж, но и весь коллектив авиапредприятия. План девятой пятилетки, например, предприятие завершило досрочно — за четыре года и семь месяцев.

За хорошую работу в минувшей пятилетке немало авиаторов Тюмени, в том числе из Березова, удостоено правительственных наград, медалей Выставки достижений народного хозяйства СССР. Был отмечен и мой экипаж. Мне, в частности, вручили диплом Почета ВДНХ и автомобиль «Москвич-412».

Коллектив предприятия успешно справился с производственной программой первого года десятой пятилетки. А сейчас наши усилия сосредоточены на том, чтобы с честью выполнить план текущего года, в котором мы будем праздновать 60-летие Великого Октября. И можно сказать, что все экипажи с честью несут предоктябрьскую трудовую вахту. Высоких и стабильных результатов в труде добиваются командиры вертолетов Н. И. Свинцов, Н. Н. Дробот, А. А. Авдошин, Н. Н. Провкин, А. А. Рыбин и многие другие.

В связи с бурным развитием Тюменского нефтегазового района потребности в применении вертолетной техники быстро растут. Они превышают в ряде случаев возможности нашего авиапредприятия. Чтобы полнее удовлетворять запросы заказчиков, коллективу приходится максимально использовать свои внутренние резервы. Одним из важных мероприятий в этом деле стала работа на верто-

летах Ми-8 двумя экипажами в две смены.

Двухсменная эксплуатация вертолетов организована следующим образом. Осенью и зимой, когда световой день короток, с утра на машине работает экипаж, не имеющий допуска к полетам в ночное время. К вечеру его сменяет экипаж, у которого такого ограничения нет. Их общий налет составляет 8 часов в сутки. А весной и летом суточный налет на каждый вертолет достигает 12—13 часов. Благодаря этому у нас заметно повысилась эффективность производства, улучшились экономические показатели.

Производственные достижения вертолетчиков немалымы, конечно, без самоотверженного труда специалистов наземных служб и прежде всего инженерно-технического состава. Пример высокой ответственности за порученное дело показывает бригада авиатехников во главе с А. Н. Петкевичем, заслужившая звание лауреата премии Тюменского комсомола.

Коллектив нашего авиапредприятия делает все для того, чтобы достойно встретить 60-ю годовщину Великого Октября, успешно выполнить план второго года десятой пятилетки и взятые социальные обязательства.

Е. СОКОЛОВ,
командир вертолета Ми-8
Березовского авиапредприятия

Кто подпишет рапорт?

Надолго останется этот день в памяти молодых работников Псковского авиапредприятия. 13 сентября 1976 года на площади перед аэровокзалом состоялся митинг, на котором комсомольцы поддержали почин ленинградского комсомола — встать на трудовую вахту в честь юбилея Советской власти: «60-летию Великого Октября — шестьдесят ударных недель!»

Командир самолета Ан-2 Сергей Паршин, кавалер Почетного знака ЦК ВЛКСМ «Золотой колос», пересмотрев взятые ранее социалистические обязательства, дал слово дополнительно к плану обработать 5000 гектаров сельскохозяйственных угодий, не допустить ни одного случая нарушения дисциплины, ни одного замечания по качеству обработки полей. Инициативу лучшего «авиахимика» и других передовиков производства, выступивших на митинге, поддержали все молодые работники предприятия.

Перед комитетом комсомола встала задача: направить усилия союзной и несоюзной молодежи на выполнение повышенных обязательств в честь славного юбилея Великого Октября. Достаточный опыт организации такой работы у нас был. Свежи еще в памяти дни подготовки к XXV съезду КПСС и

развернувшаяся тогда борьба молодежи за право подписать Рапорт Ленинского комсомола форуму коммунистов. Это право завоевали и наши комсомольцы электромеханик В. Михеев, командир комсомольско-молодежного экипажа самолета Ан-2 А. Андреев и другие. Именно они оказали комитету комсомола помощь в разработке новых условий соревнования.

Молодежные коллективы ведут теперь борьбу за звание «Коллектив имени 60-летия Великого Октября», а каждый комсомолец предприятия стремится завоевать почетное право подписать Рапорт Ленинского комсомола ЦК КПСС. Комсомольцы решили каждую трудовую неделю посвящать определенному году Советской власти, трудиться в эту неделю так, как работали в славные далекие годы наши матери и отцы. В целях более полной информации о важнейших событиях того года в комитете комсомола, в подразделениях и службах, на рабочих местах выставляются иллюстрированные стенды. Уже прошли недели, посвященные годам революции, гражданской войны, индустриализации народного хозяйства и первых советских пятилеток.

Для подведения итогов каждой юбилейной трудовой недели при

комитете комсомола создан специальный штаб, куда вошли представители командования, партийного комитета и объединенного комитета профсоюза предприятия, активисты комсомола. В конце каждой недели на заседании штаба выявляется победитель. При этом главное внимание обращается на выполнение таких основных показателей, как обеспечение безопасности и регулярности полетов, точное соблюдение правил руководящих документов, повышение эффективности производства и качества работы.

Для награждения победителей изготовлен специальный мандат, на лицевой стороне которого изображен символ революционной борьбы — красная гвоздика. Ниже ее — надпись: «Победителю в социалистическом соревновании за право подписать Рапорт Ленинского комсомола в честь 60-летия Великого Октября». На оборотную сторону мандата заносятся имена и производственные показатели победителей, отражается степень их участия в общественной жизни предприятия.

Такая форма поощрения позволяет своевременно информировать соперников по соревнованию о положении дел в коллективе, уточнять ход выполнения

обязательств. Удобен также мандат и при подведении итогов за этап, так как точно фиксирует, сколько раз комсомолец или коллектив занимал призовые места.

Каждый этап социалистического соревнования, как правило, посвящается определенной знаменательной дате. Например, второй этап, проходивший под девизом «Борцов революции — в рабочий строй», посвящался 59-й годовщине Советской власти.

Победителем второго этапа вышло подразделение по применению авиации в народном хозяйстве. Командир подразделения — А. А. Андреев. Это самый молодой коллектив на предприятии. Все экипажи — комсомольские. В завершающем году девятой пятилетки за высокие производственные показатели и отличное качество работы командир комсомольского коллектива был награжден медалью «За трудовое отличие» и знаком ЦК ВЛКСМ «Золотой колос». Здесь с первых же дней полевого сезона первого года пятилетки развернулась борьба за досрочное выполнение плановых заданий с отличным качеством. Четкая организация труда позволила подразделению выполнить годовой план к 5 сентября.

ского аэропорта. Поездом 360 километров, отделяющих этот самый отдаленный уголок республики от ее столицы, можно преодолеть за полсутки, автобус по более короткой — 320-километровой дороге идет восемь часов, а реактивный самолет покрывает это расстояние за полчаса.

Позже разговор на эту тему пошел в кабинете первого секретаря Кафанского райкома партии Р. А. Минасяна. Когда за окнами раздался гул реактивного двигателя, Рафаэль Арменакович посмотрел на часы, облегченно вздохнул. На мой вопросительный взгляд улыбнулся и объяснил:

— Уже стало привычкой следишь за полетами «Яка». Не можете себе представить, какое огромное значение имеют эти машины в жизни района. Образно говоря, они скорректировали и время, и расстояние.

— Был у нас недавно такой случай, — продолжал он. — Тяжело заболел человек, и только срочная помощь квалифицированного специалиста могла спасти его жизнь. Через час после моего звонка в Министерство здравоохранения в аэропорту уже встречали профессора. Да и вообще...

Под этим «вообще» секретарь подразумевал многое. Кафан — главный населенный пункт Зангезура — края, который является не только самым живописным и экзотическим уголком республики, но и играет важную роль в ее экономике. Как бы в компенсацию за невероятное количество гор и ущелий природа наделила их недра многими сокровищами. Это позволило создать здесь горнодобывающую и обогащательную промышленность, наложило свой отпечаток на экономический и социальный облик городов и районов, а в первую очередь — Кафана.

К середине 60-х годов здесь началась заметная миграция населения. Техническая реконструкция горных предприятий, высвободившая много рабочих рук, отсутствие достаточно широкой сферы применения женского труда, повышение культурных запросов населения в сочетании с транспортно-географической изолированностью края привели к тому, что люди стали покидать эти места. Тогда в Кафане создали светотехнический завод, ряд филиалов ереванских приборостроительных предприятий, трикотажную фабрику, крупное авторемонтное предприятие. Республиканская Академия наук организовала в городе и соседних райцентрах Зангезура несколько научных лабораторий. Был учрежден филиал Ереванского педагогического института. Благодаря всему этому процесс миграции прекратился, население Кафанского района за последнее десятилетие увеличилось на десять тысяч человек. Но у людей еще оставалось чувство отдаленности, существовал своеобразный психологический барьер.

— Можно без преувеличения сказать, что в строительстве аэродрома принимал участие весь район, — говорит Р. А. Минасян. — Люди сразу поняли и оценили открывающиеся перед ними перспективы. Воздушная связь с Ереваном у нас была и раньше, но о регулярности полетов на Ан-2 и мечтать не приходилось. А после смены авиационной техники на

этой трассе объем перевозок возрос примерно в двадцать раз. Стоит ли говорить о том, как это отразилось на общественной и культурной жизни района, как упростило нашу связь с «внешним миром».

В этой связи мне вспомнился другой полет на «Яке», состоявшийся нынешней зимой. Нам предстояло впервые приземлиться на посадочную площадку в Джермуке — популярной всесоюзной здравнице.

В салоне царил праздничная, приподнятая обстановка. Главной темой разговоров был, естественно, этот рейс — событие, которого с нетерпением ожидали как жители городка и курортники, так и авиаторы. Свыше четырех лет прошло с того дня, когда специалисты Армянского управления гражданской авиации произвели рекогносцировку местности в районе Джермука и в котловине, образованной отрогами горных цепей, нашли уголок, пригодный для приемки современных скоростных машин. Потом сюда прибыли проектировщики, и в плане работ треста «Армтрансстрой» появился новый объект.

— И притом — один из самых трудных, — сказал сидевший рядом управляющий трестом Е. Е. Аветисов. — Сильно пересеченный рельеф местности, суровый климат, отсутствие местных строительных материалов и строительной базы причинили нам немало хлопот. Одних только земляных работ было произведено в объеме полумиллиона кубических метров. Строители уложили под основание площадки около 30 тысяч тонн песка и щебня, проложили два километра дренажных труб, взрывники «срезали» сопки.

— А сколько трудностей было с асфальтом, — вспомнил один из летчиков с нами специалистов треста. — С ближней железнодорожной станции за двести километров пришлось возить сотни тонн битума. На стройке создали два асфальтобетонных завода, комплекс по дроблению щебня...

Через 17 минут самолет пошел на посадку. Она прошла безукоризненно. И вот уже аплодисментами, радостными возгласами люди приветствуют собравшихся, командира авиапредприятия С. В. Хачатряна и экипаж, выполнивший этот первый рейс. Потом состоялся митинг, на котором выступили строители, авиаторы, представители общественности. Особенно запомнились слова учительницы из Свердловска Н. П. Крыловой, регулярно приезжающей сюда на лечение.

— Места здесь прекрасные, и минеральная вода замечательная, да добираться сюда нелегко, особенно зимой. Теперь все это позади. Большое спасибо, вам, товарищи, земной поклон от людей, которые здесь лечатся...

На обратном пути в Ереван мы вспоминали, как с такой же миссией летали в Ленинакан, Кафан, говорили о новоостройках в Горисе, Берде, Степанаване. Недалек тот день, когда и над ними запозот свою песню двигателя «Яков».

Р. МЕЛИКСЕТЯН,
нештатный корреспондент
«Гражданской авиации»

г. Ереван.



ТУ-154

В 60-х годах на линии Аэрофлота вышел турбореактивный самолет Ту-154. В этой машине воплощены последние достижения науки и техники. При крейсерской скорости 900—950 километров в час на высоте 11 тысяч метров и коммерческой нагрузке 18 тонн дальность Ту-154 превышает 3200 километров.

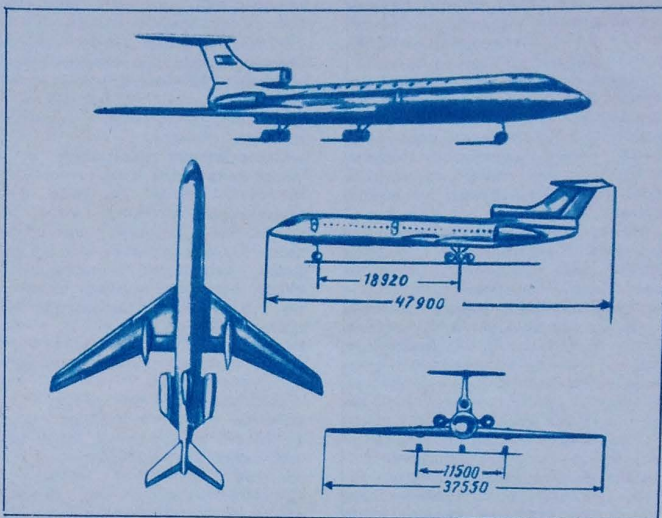
Три мощных турбовентиляторных двигателя НК-8-2 взлетной тя-

гой по 9500 килограммов каждый (из них два внешних оборудованы реверсом тяги) позволяют эксплуатировать самолет практически во всех климатических зонах. Высокая энергооборуженность дает возможность Ту-154 взлетать с полной нагрузкой даже с высокогорных аэродромов.

Крыло самолета трехлонжеронное, стреловидное, его площадь 201,5 м². Оно состоит из центрального и двух отъемных стреловидных частей. Помимо элеронов, крыло имеет элерон-интерцептор, трехщелевые закрылки, щелевые предкрылки, занимающие носок крыла почти по всему размаху.

Взлетный вес Ту-154 с полной коммерческой нагрузкой 96 тонн. Максимальная скорость 1050 километров в час, крейсерская — 900 км/час, потолок — 12,5 тысячи метров.

Ту-154 оснащен оборудованием, позволяющим выполнять регулярные полеты в любое время суток в простых и сложных метеослужбах.



ЯК-40

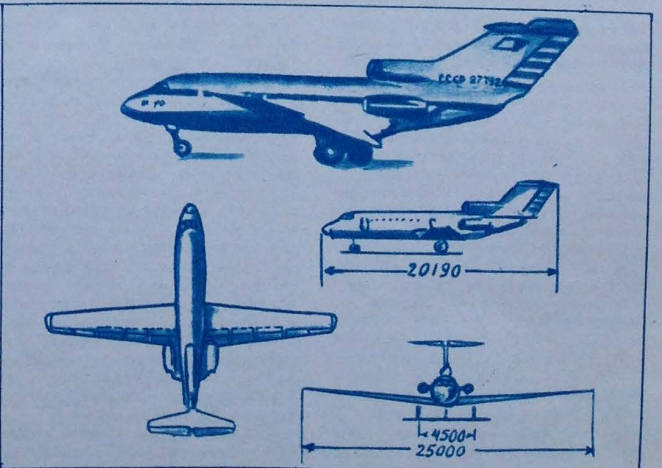
До второй половины 60-х годов местные воздушные линии в СССР обслуживались, как правило, поршневыми самолетами. В 1967 году коллектив конструкторского бюро, возглавляемый А. С. Яковлевым, создал для таких линий реактивный скоростной комфортабельный самолет Як-40.

Як-40 — цельнометаллический свободнонесущий моноплан с крылом трапециевидной формы. Крыло площадью 70 м² снабжено элеронами с осевой компенсацией и

гидравлически управляемыми закрылками. Салон в зависимости от варианта загрузки рассчитан на 24—32 места.

Три турбореактивных двигателя АИ-25 взлетной тягой по 1500 килограммов каждый установлены в хвостовой части самолета: два — в гондолах на горизонтальных пилонах по бокам фюзеляжа; третий размещен внутри хвостовой части. Такая компоновка силовой установки позволила освободить крыло для его механизации по всему размаху и снизить шум в салоне.

Взлетный вес Як-40 с полной коммерческой нагрузкой свыше 15 тонн, максимальная скорость — около 560 километров в час, средняя крейсерская — 500. Самолет эксплуатируется на высоте до 8400 метров.





ЯК-40 над горами

— Совершил посадку самолет Як-40, следующий рейсом Сочи — Ереван — Кафан.

— Объявляется посадка в самолет, выполняющий полет по маршруту Ереван — Ленинакан — Минеральные Воды.

Сообщения такого содержания недавно впервые прозвучали в Ереванском аэропорту. И производят их информаторы с какой-то особой торжественностью и удовольствием — за стандартными формулировками кроется знаменательное явление в Армянском управлении гражданской авиации. Быстрокрыльи «Яки» открыли доступ на союзные авиалинии, помимо Еревана, еще двум городам республики — Ленинакану и Кафану.

...В салоне заняты все места. Покурортному одетые, загорелые пассажиры приветливо смотрят на летчиков. Всего каких-нибудь два часа назад они находились в аэропорту Сочи, а еще минут через 30—35 ступят на землю

родного Кафана. Раньше на такое путешествие ушел бы по меньшей мере целый день, заполненный хлопотами в поисках билетов, ожиданиями в промежуточном аэропорту, а то и долгим, утомительным путешествием по железной дороге или шоссейным серпантинам.

Проходят считанные минуты, и наш «Як», получив разрешение диспетчера, легко взмывает в небо. Погода стоит великолепная. В блеске лучей яркого полуденного солнца быстро исчезают контуры Еревана, и почти сразу же мы оказываемся над горами. От них уже не уйти до самого окончания полета. И тем не менее пейзаж, мелькающий в иллюминаторах, не назовешь однообразным, серым. Природа создала здесь уникальную коллекцию гор. Усеченные конусы давно потухших вулканов сменяются островерхой грядой хребтов, а те, в свою очередь, — покрытыми бархатным зеленым ковром пологими склонами и ска-

лами-одиночками самой причудливой формы. Затем снова появляются голые морщинистые складки.

Горы — самая характерная особенность нашего древнего края. Одно из народных преданий гласит, что когда-то, принявшись за сотворение мира, всевышний взял торбу с камнями и появился над землей. Там, куда он бросал камень, появлялись горы. Однако где-то над этими краями торба порвалась, камни посыпались на землю, образовав высокие хребты и глубокие ущелья. Там родилось Армянское нагорье...

Далеко внизу то и дело мелькает чудом притулившаяся к склонам игрушечная россыпь высокогорных селений. Между ними белесой змейкой вьется автомобильная дорога.

Вскоре самолет начинает снижаться. Это был самый трудный участок пути — мы летели в узеньком коридоре, окруженные с двух сторон массивными гора-

ми. Но экипаж выполнял свои обязанности спокойно, буднично. Уверенно вел машину Рубен Есаян — один из лучших пилотов авиаподразделения. Питомец Ереванского аэроклуба, он с юношеских лет увлекся небом и остался верным ему. Сейчас без отрыва от работы получает высшее образование в ордена Ленина Академии гражданской авиации. За полеты в сложных условиях, отличное владение техникой, непрерывное совершенствование профессионального мастерства и знаний неоднократно получал поощрения от командования Армянского управления. Под стать командиру и члены экипажа — второй пилот Гамлет Устабян, бортмеханик Гайк Карапетян.

Впереди по кругу появляется ярко окрашенный щит. Это своеобразный маяк, помогающий экипажу ориентироваться в ущелье и своевременно изменить курс. А еще через минуту-другую самолет уже катится по полосе Кафан-

инструктором самым требовательным образом отнестись к сменяемому. Именно перед инструктором, а не после, чтобы дать время на устранение недостатков по состоянию рабочих мест. Если эта требовательность проявляется после инструктора, в процессе самой пересменки, что-то можно упустить в спешке из вида. Мы ставим такую задачу, чтобы сам момент приема-сдачи дежурства был максимально сосредоточен на оперативной воздушной обстановке как диспетчером сменяемым, так и сменщиком. Высокая требовательность в приеме смены обязывает очень серьезно отнестись к ее сдаче. Образцово принимают и сдают рабочие места диспетчеры К. Байкалов, В. Китаев, В. Термера.

Главное — провести инструктаж и пересменку динамично, чтобы все действия носили характер высокого делового настроения. На это постоянно нацеливаются и представители других служб, которые участвуют в инструктаже. Специалисты службы ЭТОС, например, инструктируют о возможностях использования наивыгоднейших режимов работы средств связи. Штурманы САИ, называя ограничения по аэродромам, говорят (по возможности) о сроках их действия и чем они вызваны. Информация о дополнительных, контрольных и других рейсах сопровождается указаниями на трудности, которые в связи с этим могут возникнуть на пути их преодоления. Особое значение придаем докладам диспетчеров АДП по задержкам рейсов и состоянию воздушного движения, по наличию резервных самолетов и экипажей. Эти сведения весьма необходимы, так как дежурной смене службы УВД приходится работать в тесном взаимодействии с центральной диспетчерской аэропорта, которая контролирует всестороннее обеспечение вылетов всеми наземными подразделениями авиапредприятия.

На всех этапах предварительной подготовки к дежурству рассматриваются не только регулярность и безопасность полетов, но и вопросы бережливости, экономии энергии и авиационного топлива, моторесурсов. Например, мы можем очень активно влиять на экономию топлива путем сокращения времени стоянки самолетов на предварительном старте, используя кратчайшие маршруты руления к нему. В наших условиях, скажем, Як-40 может выйти на предварительный старт по первой и по четвертой рулежным дорожкам. Разница в расстоянии около километра. Экономия топлива на один самолет, казалось бы, незначительная, около двух килограммов. Но рейсов на Як-40 — до пятидесяти в день. За месяц из килограммов набегает тонны, да плюс значительная экономия моторесурсов. Так что любое умелое действие диспетчера, выходящее им на разборах, занятиях, инструктажах, оборачивается большим вкладом в решение хозяйственных задач авиапредприятия.

По результатам работы наша смена удостоена звания «Лучшая смена служб движения гражданской авиации». Это высокое звание мы постараемся с честью оправдать.

Г. ХОХЛОВ,
руководитель полетов
г. Красноярск.

КРЕПНУТ МОЛОДЫЕ КРЫЛЬЯ

Почти десять лет прошло с тех пор, как после окончания Кременчугского летного училища я прибыл на работу в Маганское авиапредприятие. Признаюсь, что назначение я встретил с волнением и беспокойством: как встретят меня, придется ли по душе коллективу, как быстро войду в строй, выдержу ли трудности?

Встретили меня радушно. Потом, спустя некоторое время, я понял, что хлопот руководителям и без меня хватало. Летный коллектив только что был организован. Пополнялся парк авиатехники, формировались новые экипажи, подразделения. Велась организация полетов в места, ранее не освоённые вертолётчиками. Но ни разу я не почувствовал, будто нахожусь в стороне, остаюсь не у дел. И это помогло мне активно использовать знания и навыки, полученные в училище, быстро войти в строй.

Вместе со мной прибыло еще несколько выпускников Кременчугского летного училища. За прошедшие годы они стали первоклассными пилотами, выдвинуты на руководящие должности. Среди них — Николай Озадовский — ныне пилот-инспектор летно-штурманского отдела Якутского управления, Иннокентий Яковлев — командир Ми-4, Валентин Хромов — командир Ми-8, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, Геннадий Гордейко — командир Ми-8, награжден орденом «Знак Почета». Почти все мы освоили вертолеты трех типов.

Испытав на себе заботливое участие командно-руководящего состава, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций, ветеранов Маганского авиапредприятия о нашем профессиональном росте, мы теперь стараемся бережно хранить и развивать эту одну из лучших традиций коллектива. В подразделение, которым я командую, ежегодно приходит десять — двенадцать молодых пилотов. Скажу откровенно, каждый раз с нетерпением жду встреч с ними. Начинаются они обычно с рассказов об училище, о преподавателях и инструкторах. И тут находится много общего, задушевного, рождает взаимное понимание и доверие.

Совершенно недавно, в апреле, прибыл к нам комсомолец Алексей

Бородин. Помнится первая беседа с ним, смущенный вид. «В чем дело?» — спрашиваю его. Он и говорит: «Не один я. Там за дверью, — жена... Два месяца как расписались. Хотел, чтоб дома посидела, пока устроюсь, а она ни в какую». Кто был в летно-методическом классе при этом разговоре, сразу — к дверям. А в коридоре с чемоданчиком, прислонясь к стене, в туже фельдхейм да в легком пальтишке стоит дивчина. Рассмеялись мы все от души, да и сам Бородин. Тут же наши семейные над новобранцами опеку взяли. А секретарь нашей парторганизации Владимир Михайлович Кулешов взял их к себе на квартиру, пока не подыщут им жилье. Определили мы А. Бородину в экипаж командира Ми-4 комсомольца Владимира Боздалева. Новичок уверенно входит в строй, старается пережить все хорошее, что есть в коллективе. А хорошего у нас немало.

Маганское авиапредприятие — одно из лучших в Якутском управлении. По итогам социалистического соревнования в девятой пятилетке и в 1976 году коллектив не раз завоевывал первое место. Вертолётчиков Магана ныне можно встретить в одиннадцати районах республики. Они обслуживают оленеводов и охотников Кобяйского, Олекминского и Томпонского районов, удовлетворяют нужды разведчиков газа, нефти и железной руд Сангарской, Чаро-Токинской, Аллах-Юньской экспедиций.

Растут производственные показатели и растут люди. Взять, к примеру, последние два года. За это время повышено в классе около двадцати молодых пилотов, примерно столько же введено командирами экипажей. Факт этот свидетельствует о том, что простора для становления и профессионального роста у нас достаточно. Было бы стремление достойно проявить себя, как проявили, например, выпускники Кременчугского летного училища В. Гонтарь, А. Потешный, В. Москаленко. Они прибыли к нам в прошлом году и уже переучились на турбовинтовой вертолёт Ми-8. Примерными пилотами зарекомендовали себя В. Скиба, М. Каптан, А. Алексеев.

При вводе в строй молодых специалистов их внимание мы со-



средоточиваем на особенностях наших полетов, производственную учебу подкрепляем анализом умелых и грамотных действий экипажей. Местность, над которой приходится нам летать, имеет малое количество ориентиров. Посадочные площадки в сильно заснеженных или заболоченных местах подбираются, как правило, с воздуха. Много работ выполняется с применением внешней подвески. Все это вносит немалые трудности в организацию полетов, и мы стараемся научить молодежь тому, как правильно преодолевать их. И здесь следует отдать должное высокой требовательности наших командиров-инструкторов В. Молдованова, В. Королева, Г. Кочеткова. Лишь за один год Геннадий Иванович Кочетков ввел в строй трех вторых пилотов, двух командиров вертолетов. Его воспитанники не допустили ни одной предпосылки к летному происшествию.

Бывают случаи, когда при всем стремлении человеку не легко обрести свое место в строю. И это мы учитываем, проявляя терпение, оказывая поддержку и помощь. Например, трудно входил в строй командиром вертолета Геннадий Иким. При хорошей технической грамотности, уверенном пилотировании он все же допускал просчеты при подборе посадочных площадок с воздуха. Сказывался его психологический настрой: некоторая боязнь попасть, скажем, в снежный вихрь и потерять ориентир. Заместитель командира летного подразделения В. Королев взял под личный контроль предполетную подготовку пилота, сам выполнил с ним несколько рейсов, и задача по вводу в строй нового командира вертолета была успешно решена.

Нередки случаи, когда молодой пилот после двух-трех месяцев работы на базе улетает с экипажем на длительный период в командировку. Но и там он не выпадает из нашего поля зрения. При подборе и расстановке летного состава по оперативным точкам проводятся совместные заседания летно-методического совета, партийного и комсомольского бюро, на которые приглашаются молодые пилоты. Идет собеседование по знанию руководящих документов, особенностей работы с учетом местных условий. А после командировок командиры экипажей составляют подробные отчеты о работе.

Ко всему сказанному добавлю, что каждый молодой пилот, прибывающий к нам, обязательно принимает годовой творческий план профессионального роста, участия в общественной жизни и социалистические обязательства по выполнению производственных заданий. Таким образом, мы стараемся с первого же дня активно включить новичка в самую гущу нашей жизни, помочь ему занять достойное место в трудовом коллективе.

П. СТЕЦЮК,
командир летного подразделения
г. Якутск.



СЛАГАЕМЫЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Если бы меня спросили, с чего начинается высокое качество работы смены диспетчеров, я бы непременно назвал финальную часть этой работы — разбор. И объясню почему. Важность разбора заключается в том, что он дает возможность по свежим следам отметить достоинства и недостатки в действиях диспетчеров, поставить задачи, на решение которых впереди есть достаточно времени. Сразу после смены еще живо глубокое впечатление происшедшего, не погас накал рабочего настроения. И вот тут-то надо уметь воспользоваться таким моментом. Легко сказать и не так просто сделать. В общем-то разборы обязательны. Более того, их построение и содержание четко определено

следующим образом. Первым на разборе выступает обычно старший диспетчер первого класса В. Севостьянов. Он — один из ветеранов службы движения, может работать на любом диспетчерском пункте. Богатый опыт позволяет ему выделить основные моменты дежурства, представить их в целенаправленном анализе. Старший диспетчер докладывает, как взаимодействовали диспетчерские пункты в динамике развития воздушной обстановки. Причем анализ строится так, что обязательно называются исполнители, оцениваются их действия.

Таким же образом докладывают и другие ведущие специалисты. В заключение выступает диспетчер аэродромного диспетчерского пункта В. Темерова. Цель ее доклада — показать, каким образом обеспечивалась регулярность полетов, дать оценку уровню инициативы работников смены в этом деле.

Во время докладов я делаю пометки в своей рабочей тетради.

тываются все работники. А некоторые, находящиеся на особенно ответственных диспетчерских постах, по несколько раз за смену. Придя на разбор, я имею богатый материал собственных наблюдений, который во время докладов ведущих специалистов дополняю.

Уточненные, подкрепленные на разборе анализом вопросы заново потом в типовой журнал, выделяя самое главное, от чего зависит успешная подготовка к очередному дежурству. Возьмем, например, одну из таких недавних записей в типовом журнале разборов и инструктажей: «Обратить особое внимание на соблюдение нового положения по фразеологии радиообмена... Поставить перед руководством авиапредприятия вопрос об усовершенствовании организации полетов на АХР с базового аэропорта, поскольку создаются условия опасных сближений... Введены ограничения по высотам, держать их под строгим контролем».

взаимообучения. А это очень важно: каждый из специалистов смены может работать на двух-трех диспетчерских пунктах.

Специальная учеба, основанная на материалах разборов, носит деловой, воспитательный характер, служит активным средством профессионального роста. Стараемся занятия организовать так, чтобы они проходили в многостороннем общении, в атмосфере активного обмена знаниями и навыками, высокой взаимной требовательности.

В самом процессе дежурства эти качества проявить по отношению друг к другу затруднительно, поскольку диспетчеры находятся на разных пунктах. Эта ограниченная возможность может, как мы убедились, с лихвой восполняться. И особенно в тех случаях, если на разборах и занятиях применяются элементы игры, то есть процесс УВД или часть его рассматриваются, как бы проигрываются, в динамике разветвения.

ОТ РАЗБОРА ДО ПЕРЕСЕМЕНКИ

типowymi методиками. Вроде бы задумываться не над чем: бери готовую схему и действуй.

Но любая методика не исключает, а напротив, предполагает проявление индивидуального подхода, собственного почерка руководителя полетов.

Этим я хочу сказать, что к каждому разбору следует подходить творчески, учитывая конкретные потребности и задачи. Нельзя, скажем, одинаково проводить разборы после дневной и ночной смен. Ночная работа больше утомляет людей, и ее особенности ни в коем случае нельзя не учитывать. В нашем аэропорту, например, диспетчеру ночной смены, как и днем, лишь с небольшой разницей, приходится принимать до двухсот и более решений. На утренний разбор люди приходят уставшими. И если их ждет монотонная обстановка, если руководитель полетов не сможет взбодрить людей, то многие из них будут просто дремать.

Чтобы избежать этого, надо искать возможность заметить каждого, как бы обратиться к нему, найти тесный контакт и активное общение. К месту бывает добрая шутка и безобидная реплика. И тогда начало разбора, его продолжение привлекают к себе внимание диспетчеров, вовлекают в глубокий анализ сделанного. Главная цель разбора, на мой взгляд, — подготовить смену к очередному дежурству, чтобы каждый из диспетчеров заступил на него с высокой готовностью повторить лучший опыт, не допустить отмеченных недостатков. Значит, разбор должен быть построен так (и мы к этому стремимся постоянно), чтобы он коснулся всех его участников.

Как правило, на него отводится сорок минут. А в смене — двадцать человек. Вот и попробуй уделить каждому внимание, оценить его работу. А хотелось бы никого не обойти. Нам это удается

Все замечания и предложения заново по отдельным графам. В одной из них отмечаются вопросы, решение которых зависит от руководства службы движения, от меня лично и от работников смены. В другой графе записано то, что требует согласования с командиром авиапредприятия и руководителями других служб и подразделений. Отдельно отмечаю оценки, данные докладчиками диспетчерам, чтобы затем, учитывая и свои наблюдения, прийти к окончательному заключению.

За время дежурства, перед разбором, бываю на всех пунктах. Прослушиваю переговоры по контрольной радиостанции или на стартовом диспетчерском пункте. Здесь я нахожусь большее время и особенно в случаях сложной метеорологической и воздушной обстановки. Отсюда имеется возможность прослушивать диспетчеров круга и посадки, оперативно влиять на их взаимодействие, давать соответствующие указания.

Свое присутствие на любом из диспетчерских пунктов строю на доверии, сочетании требовательности и принципиальности с определенной тактичностью. Знаю, какое вредное влияние на качество УВД может оказать назойливое поучительство. Молодых диспетчеров, как правило, прослушиваю с другого рабочего места. Это, на мой взгляд, полезный прием. Контролируемый, зная, что за его спиной никого нет, действует без оглядки, более уверенно. Нередко он и не догадывается, что за его работой наблюдают. При вводе в строй и на первых порах самостоятельного дежурства это очень важно. Так метод систематических контрольных прослушиваний оказался очень полезным в становлении молодых диспетчеров В. Китаева и В. Попова. Выбирая метод проверки, учитываю индивидуальные особенности каждого работника смены.

Контрольными проверками охва-

туются все работники. А некоторые, находящиеся на особенно ответственных диспетчерских постах, по несколько раз за смену. Придя на разбор, я имею богатый материал собственных наблюдений, который во время докладов ведущих специалистов дополняю.

Уточненные, подкрепленные на разборе анализом вопросы заново потом в типовой журнал, выделяя самое главное, от чего зависит успешная подготовка к очередному дежурству. Возьмем, например, одну из таких недавних записей в типовом журнале разборов и инструктажей: «Обратить особое внимание на соблюдение нового положения по фразеологии радиообмена... Поставить перед руководством авиапредприятия вопрос об усовершенствовании организации полетов на АХР с базового аэропорта, поскольку создаются условия опасных сближений... Введены ограничения по высотам, держать их под строгим контролем».

Отмечу, к подготовке индивидуальных заданий наряду с опытными специалистами необходимо привлекать молодежь. Надо сказать, молодые диспетчеры относятся к этому делу с охотой, инициативно. Есть возможность широко показывать свои знания, недавно приобретенные в учебных заведениях. Во время подготовки реферата человек глубже вникает в конкретную производственную обстановку. Процесс обсуждения темы на занятиях носит характер

Таким образом, разборы и профессиональная учеба являются тем фундаментом, на котором закладываются успехи очередного дежурства, который определяет, как будет начата смена и как она пройдет. Но перед тем, когда диспетчер возьмет управление на себя, есть еще два очень ответственных момента: инструктаж непосредственно перед заступлением на работу и пересемка. Иные руководители полетов уделяют недостаточно внимания качеству пересемки. А как показывает анализ предпосылок к летным происшествиям, причины упущений кроются нередко как раз в организации приема-сдачи смен.

Инструктаж и пересемку мы рассматриваем в едином комплексе. Обычно за полчаса до заступления на дежурство, прежде чем идти на инструктаж, беседа с синоптиком, получаю необходимую информацию от сменяемого руководителя полетов. Идя на инструктаж, составляю план указаний, определяю пути их выполнения. Так, например, если по одному из направлений имеются сложные метеоусловия, то я не только отмечаю этот факт, но и в предварительной беседе с синоптиком определяю, какая из авиатрасс в этом направлении более предпочтительна, какие аэродромы рекомендовать экипажам запасных.

Пройдя медицинский осмотр перед заступлением на дежурство, диспетчер смены знакомится с обстановкой на рабочих местах. Здесь они обращают внимание не только на процессы УВД, но и на состояние своего рабочего инструмента, оргтехники. Дело это не второстепенное. В условиях большой интенсивности воздушного движения может произойти нежелательная заминка, если под рукой не окажется нужного в данный момент... карандаша.

Каждый из диспетчеров нашей смены нацелен на то, чтобы перед



ОГО АВИАУЗЛА

пятилетке будет начато строительство механизированного грузового склада емкостью 3500 тонн.

Сооружение в Домодедовском аэропорту еще двух взлетно-посадочных полос даст возможность организовать высокоэффективную схему многополосного аэродрома большой пропускной способности, обеспечивающего эксплуатацию самолетов всех типов и надежное авиационное сообщение между Москвой и обширными восточными и юго-восточными районами страны. Он будет оборудован высокоэффективными автоматизированными средствами посадки и управления воздушным движением и станет со временем крупнейшим аэродромом столицы с объемом перевозок 50 миллионов пассажиров в год.

Аэропорт Шереметьево эксплуатируется Аэрофлотом с 1959 года. С 1965 года он является международным. Аэропорт оснащен современными средствами посадки для приема самолетов практически любого типа.

Сектор № 1 — международный. Здесь размещаются аэровокзал пропускной способностью 880 пассажиров в час, командно-диспетчерский пункт, ангар, грузовой комплекс и другие служебные здания. В секторе № 2, обслуживающем внутрисоюзные рейсы, расположены аэровокзал пропускной способностью 600 пассажиров в час, грузовой склад, здания и сооружения эксплуатационного назначения.

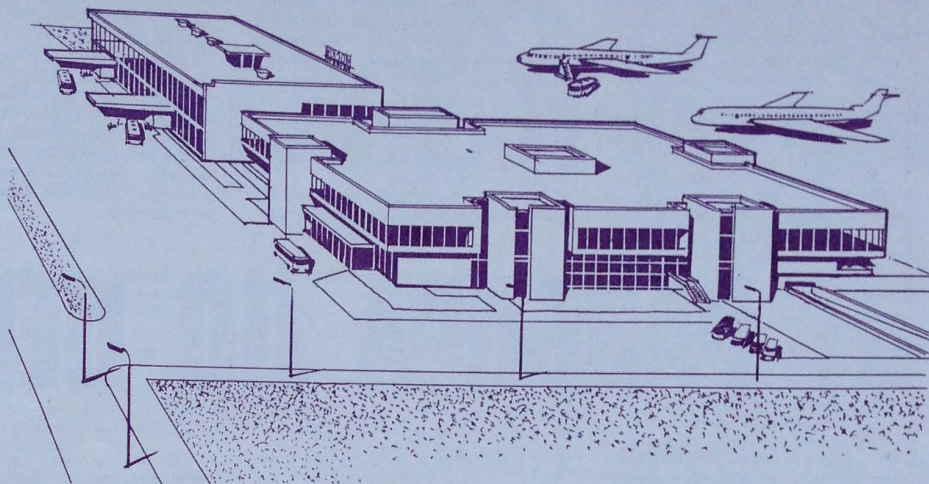
В настоящее время по проектам нашего института в секторе № 1 строятся пассажирское здание для прибывающих пассажиров, рассчитанное на обслуживание 1200 пассажиров в час, цех бортового питания производительностью 50 000 рационов в сутки и автоматическая телефонная станция на 10 000 номеров. Кроме того, по проекту первой очереди там намечено строительство ангара, базы механизации, корпуса вспомогательных производств, грузового комплекса, расширение здания КДП.

Коренной перестройке подлежит сектор № 2, где предполагается возвести новый аэровокзальный комплекс пропускной способностью 2100 пассажиров в час с перроном и привокзальной площадью, а также гостиницу на 600 мест, предназначенные для обслуживания международных рейсов.

В новом аэровокзале разместятся участки пассажирских и грузовых перевозок со складами, рестораны, бары и кафе, средства индустрии, рекламы, медико-санитарная служба, комнаты матери и ребенка, магазины фирмы «Березка». Объемно-планировочное решение аэровокзала организуется в двух уровнях — с разделением потоков вылетающих и прилетающих пассажиров и порейсовым оформлением багажа. Предусмотрено оснащение аэровокзала всеми видами современного оборудования, используемого в крупнейших аэропортах мира. Он будет приспособлен для обслуживания пассажиров международных конвенционных, транзитных и чартерных рейсов на самолетах Ту-154, Ил-62, Ил-86 и Б-747.

Обеспечивается свободное распределение и маневрирование самолетов на перроне. Привокзальная площадь будет непосредственно связана с перроном и иметь стоянки на 1000 автомашин.

Строительство нового аэровокзального комплекса в Шереметьево планируется закончить к 1980 году и использовать его для обслуживания участников и гостей Олимпиады-80.



Втехнико-экономических обоснованиях развития московского авиаузла аэропорт Быково признан неперспективным. В связи с ограниченными размерами существующей взлетно-посадочной полосы, стесненными воздушными подходами и близко расположенной застройкой поселков Быково, Малаховка, Удельная, Верея аэропорт не может быть расширен. Однако он тоже вносит свою долю в авиационные перевозки из столицы и в столицу.

Быковский аэропорт, где эксплуатируются самолеты Ан-24 и Як-40, снижает напряженность воздушного движения в других аэропортах московского узла, обеспечивая воздушное сообщение со многими городами страны. В 1976 году через него прошли 3 миллиона пассажиров. В десятой пятилетке в этом аэропорту будут осуществлены строительство второй очереди аэровокзала с вышкой командно-диспетчерского пункта, грузового склада, реконструкция инженерных сетей.

Реконструкция московского авиаузла проводится на основе прогнозирования воздушных перевозок, выполненного с учетом опыта крупнейших аэропортов других стран. Прогнозу предшествовал анализ авиаперевозок и закономерностей их развития за прошедший период в связи с предстоящим ростом общего объема транспортной работы в стране. Как показывают расчеты, к 2000 году существующие московские аэропорты полностью исчерпают свою пропускную способность, и нашей столице потребуются новый крупный аэропорт.

В процессе тщательных изысканий, проведенных по инициативе Министерства гражданской авиации, в зоне Москвы выбран участок для строительства нового аэропорта. Контуры его уже видны в разработанных институтом «Аэропроект» технико-экономических обоснованиях. При полном развитии этот аэропорт должен пропускать 40—50 миллионов пассажиров в год. Он будет иметь две пары параллельных взлетно-посадочных полос и, по-видимому, несколько аэровокзальных комплексов. Аэропорт сможет застраиваться и вводиться в эксплуатацию частями по мере нарастания объема перевозок. Технические решения по новому аэропорту должны отразить не только

направления в проектировании аэропортов, к которым пришел «Аэропроект» в результате обобщения отечественного и изучения мирового опыта в области воздушных перевозок, но и предвосхитить пути перспективного развития авиационной техники и производственных процессов обслуживания пассажиров, обработки багажа и грузов.

К аэропорту должны быть подведены надежные подъездные пути, использоваться новейшие скоростные транспортные средства, позволяющие свести к минимуму потери времени на доставку пассажиров из города и в город. Следует усовершенствовать методы регистрации, приема и выдачи багажа, способы посадки пассажиров в самолет. Необходимо предусмотреть возможность эксплуатации, наряду с самолетами обычной вместимости, перспективных летательных аппаратов со значительно повышенной коммерческой загрузкой. Должны быть всесторонне решены вопросы механизации и автоматизации производственных процессов, в том числе всех погрузочно-разгрузочных работ, технического обслуживания и заправки самолетов. Особое внимание надо уделить дальнейшему повышению безопасности и регулярности полетов, созданию комфортных условий пребывания пассажиров в аэропорту.

Есть все основания предполагать, что новый аэропорт будет достойным нашей страны и ее столицы. Но это дело будущего, а пока выполненная институтом «Аэропроект» техническая документация в расчетах, чертежах и макетах с достаточной ясностью позволяет увидеть грандиозную перспективу развития московского авиационного узла в целом и каждого аэропорта в отдельности.

В. ИВАНОВ,
начальник Государственного
проектно-исследовательского
и научно-исследовательского
института «Аэропроект»,
кандидат технических наук

Так будет выглядеть реконструированный аэровокзальный комплекс в столичном аэропорту Быково (внизу слева).

Макет нового пассажирского павильона международного аэропорта Шереметьево (вверху).

БУДУЩЕЕ МОСКОВСКИ

Московский авиаузел — крупнейший в стране. На его долю приходится 10—12 процентов общего объема транспортной работы Аэрофлота. Через четыре аэропорта столицы — Внуково, Домодедово, Шереметьево и Быково — в летние месяцы ежедневно проходит около 90 тысяч пассажиров. Москва связана воздушным сообщением почти с 200 городами страны и 78 государствами мира.

Министерство гражданской авиации уделяет неослабное внимание московским аэропортам. Однако техническое оснащение их наземных служб не всегда удовлетворяет современные требования и планируемый рост объемов перевозок. Вот почему назрела необходимость увеличить пропускную способность московского авиаузла в первую очередь за счет развития и реконструкции существующих аэропортов, строительства дополнительных взлетно-посадочных полос, пассажирских зданий и новых сооружений служебного назначения.

Ведущее место в московском авиауэле занимает аэропорт Внуково, построенный еще в 1941 году и до настоящего времени являющийся самым крупным в Аэрофлоте. Достаточно сказать, что в 1976 году объем его перевозок превысил девять миллионов пассажиров. У аэропорта хорошие подъезды со стороны города через интенсивно застраивающийся и интересный в архитектурном отношении юго-западный район столицы. Проектом развития во Внуково предусмотрено построить еще одну взлетно-посадочную полосу, а также оборудовать аэропорт новейшими системами посадки самолетов и управления воздушным движением. Намечается сооружение нового аэровокзального комплекса пропускной способностью 5300 пассажиров в час.

В настоящее время пассажирские здания Внуково-1 не представляют собой цельного ансамбля, так как они сложились в результате нескольких пристроек, осуществленных в разные годы. Этот недостаток будет устранен в

процессе реконструкции существующего аэровокзального комплекса. К предстоящей в Москве Олимпиаде-80 его пропускная способность увеличится в два раза — до 4200 пассажиров в час. Будут объединены все пассажирские здания, которые получат общий фасад со стороны перрона, и аэровокзал в целом приобретет выразительный современный архитектурный облик.

Задуманная композиция аэровокзала позволяет сохранить и развить действующие ныне зоны технологического обслуживания пассажиров. После оформления, регистрации билетов и сдачи багажа в операционном зале на первом этаже вылетающие пассажиры поднимутся с помощью эскалаторов на второй этаж — в просторные залы ожидания и отправки. Для транспортировки пассажиров на посадку предполагается применить специальные автобусы с салоном, поднимающимся на уровень дверей самолета. Часть убывающих пассажиров, оформляемых по упрощенному методу регистрации на первом этаже вокзала, будет доставляться к самолетам обычным перронным транспортом.

Для прилетающих пассажиров и тех, кто их встречает, на первом этаже аэровокзала отводится большой двухсветный зал. Рядом с ним расположены зона выдачи багажа и выход на привокзальную площадь. Здесь разместятся кольцевые пластинчатые транспортеры, на которые будет подаваться багаж.

Оповещение пассажиров о начале регистрации билетов, о прилете самолетов, их вылете, а также о наличии свободных мест намечается производить визуально посредством новейших электронных систем.

Проектом предусмотрены более удобные, чем сейчас, комнаты для отдыха матерей с детьми, располагаемые в тихой зоне центральной части аэровокзала; улучшенная планировка помещений для депутатов и интуристов; ресторан на 200 посадочных мест с банкетным залом, коктейль-бар и буфеты-автоматы; почта,

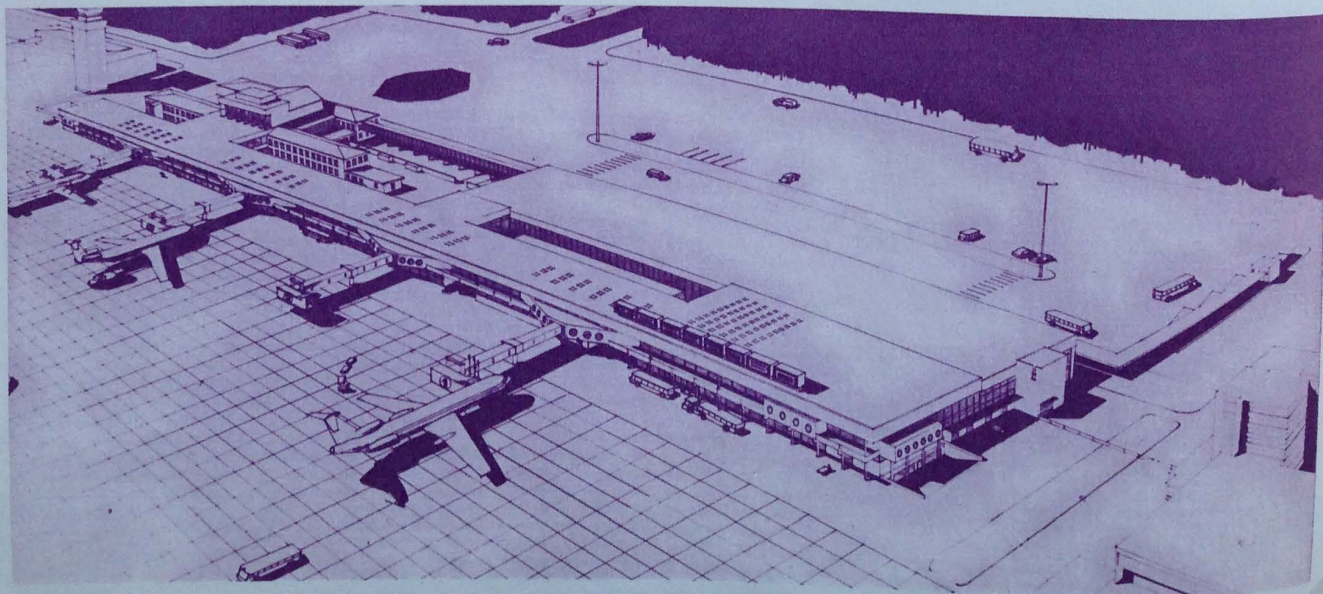
телеграф, зал для междугородных телефонных переговоров; камера хранения багажа на 8000 мест и бытовые мастерские срочного ремонта личных вещей пассажиров.

В расчете на рост таксомоторного и личного парка легковых автомашин предполагается значительно расширить привокзальную площадь, установить на ней навесы в местах посадки пассажиров в автобусы, следующие к станции метро «Юго-западная» и в центр города, проложить подземный переход.

Внуковский аэропорт сможет обеспечить после первой очереди реконструкции обслуживание 12 миллионов, а по окончании второй — 27 миллионов пассажиров в год. При этом снизится уровень зашумления жилой застройки в юго-западном районе города, в поселках Солнцево, Одинцово, совхозе «Московский», санатории «Барвиха» и в ряде других населенных пунктов.

По объему перевозок пассажиров аэропорт Домодедово, открытый в 1964 году на юго-востоке от Москвы, несколько уступает Внуковскому. В 1976 году он обслужил 8,4 миллиона пассажиров. В аэропорту имеются крупнейший в стране аэровокзал пропускной способностью 3000 пассажиров в час, гостиница на 380 мест, грузовой склад на 600 тонн, система централизованной заправки самолетов авиатопливом.

При выборе участка для строительства аэропорта Домодедово проектировщики предусмотрели широкую возможность его дальнейшего развития. Там предполагается построить еще две ВПП, новый аэровокзальный комплекс из нескольких самостоятельных пассажирских зданий, ангары для обслуживания самолетов и другие сооружения эксплуатационного назначения. Уже в настоящее время в Домодедове возводится самый крупный в Аэрофлоте цех бортового питания, производительность 4000 рационов в час. В десятой



ЦЕНА ОДНОЙ МИНУТЫ

Рациональное использование рабочего времени — одно из решающих условий повышения производительности труда и эффективности производства. Благодаря этому лучшие трудовые коллективы Аэрофлота берут новые рубежи в социалистическом соревновании, досрочно выполняют плановые задания и обязательства. О положительном опыте повышения эффективности авиационного производства, умелого использования каждой минуты рабочего времени рассказывается в корреспонденции из Быковского авиапредприятия.

У всех нас в памяти слова Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Леонида Ильича Брежнева, сказанные им в речи на XVI съезде профсоюзов СССР, о цене одной минуты в масштабах страны. «За минуту, — сказал Леонид Ильич Брежнев, — вырабатывается более двух миллионов киловатт-часов электроэнергии, выплавляется почти 300 тонн стали, добывается более одной тысячи тонн нефти, почти полторы тысячи тонн угля, 650 тысяч кубических метров газа».

Да, высока цена рабочей минуты! И партийная организация Быковского авиапредприятия в своей деятельности стремится не только донести до сознания каждого авиатора значимость минуты, но и нацеливает трудовые коллективы на поиск резервов эффективного использования рабочего времени. С этой целью на предприятии разработан комплексный план мероприятий, который охватывает все поле деятельности наших подразделений и служб. Например, в летных коллективах стало осуществляться ежемесячное планирование рейсов из расчета максимального суточного налета часов. В авиационно-технической базе проводится анализ потерь рабочего времени внутри смен и по цехам с тем, чтобы устранить причины, вызывающие эти потери.

Особенно внимательно, по-хозяйски отнеслись к рациональному использованию рабочего времени коммунисты четвертого цеха АТБ. Они тщательно разобрались в состоянии дел в цехе, который, как и большинство других служб и отделов базы, работал в три смены. Оказалось, что производительность труда ночной смены гораздо ниже, чем дневных смен. Решено было выполнять весь объем работ в две смены. Дело это непростое, и коммунисты взяли его под строгий контроль. В результате непроизводительные затраты времени в АТБ значительно сократились, рабочая минута стала более емкой, производительность труда каждого работника поднялась в среднем на 10—20 процентов.

Другой путь экономии времени — это научная организация труда. В этом отношении характерны такие примеры. В той же АТБ внедрено предварительное комплектование технического имущества накануне поступления само-

лета на периодические формы обслуживания, разработаны и внедрены технические «аптечки», укомплектованные агрегатами, необходимыми деталями, материалами и инструментами.

Но одним из самых важных резервов экономии рабочего времени является внедрение новшеств и прогрессивной технологии, творческое отношение к своим обязанностям. И здесь пример показывает коллектив АТБ. Так, предварительный монтаж двигателей самолетов Ан-24 на изготовленных работниками АТБ мотостендах позволил сократить время на установку двигателя непосредственно на самолет на 20—30 процентов. Своими силами коллектив сконструировал и внедрил тепловую машину для обдува самолетов Ан-24, что резко увеличило производительность труда в зимнее время, дало значительный экономический эффект.

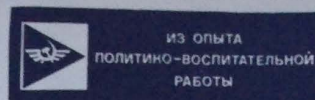
Важным показателем умелого использования рабочей минуты для авиапредприятия является выполнение рейсов по расписанию. Чтобы добиться этого, мы решили тщательно скоординировать работу смежных служб, которые принимают участие в подготовке самолетов к рейсам. Организовали сквозные смены, улучшили между ними социалистическое соревнование. В результате за короткий срок число задержек только по вине службы перевозок уменьшилось вдвое. А в целом по авиапредприятию у нас 5,3 задержки на тысячу вылетов, что ниже среднего показателя по Аэрофлоту.

В этом направлении много и плодотворно работают наши летные коллективы, понимая, что экономия времени — это одновременно и повышение производительности полетов. Пример в этом деле показывает летный коллектив, которым руководит заслуженный пилот СССР, делегат XVI съезда профсоюзов СССР Д. А. Улыбин. Здесь экипажи включились в соревнование под девизом «Каждый рейс — по расписанию, с высокой эффективностью».

Партийная организация будет и впредь нацеливать коллектив авиапредприятия на рациональное использование времени, каждой рабочей минуты.

Е. ЧИБИРЕВ,
секретарь
партийного комитета
авиапредприятия

а/п Быково.



Порадовать Родину личным трудовым достижением... Именно этим живут авиаторы нашего летного подразделения, неся ударную вахту в честь 60-й годовщины Великого Октября. Чтобы результаты этих усилий были эффективнее, командование, партийная и общественные организации всю идейно-воспитательную работу направляют на повышение трудовой активности авиаторов. Причем главное внимание уделяется совершенствованию организации социалистического соревнования в экипажах.

Стремление каждого авиатора к росту профессионального мастерства и достижению на этой основе производственных успехов большая роль принадлежит партиорганизмам экипажей. Вот почему в плане основных направлений по выполнению решений XXV съезда КПСС мы предусмотрели систематическое обобщение и распространение их передового опыта. В коллективе хорошо известно имя парторга М. А. Копылова, Михаил Архипович умеет создать в экипаже здоровый психологический климат. С командиром корабля у

ВОСПИТАНИЕ АКТИВНОСТИ

Результаты этой работы уже видны. В числе первых на предприятии мы рапортовали о досрочном завершении производственной программы первого квартала. На более высоких экономических показателях добился летный коллектив самолетов Ан-12. С производительностью полетов не ниже 125 процентов работал, например, лучший экипаж транспортной авиации 1976 года, возглавляемый А. В. Бобыльковым (второй пилот В. Г. Мартыненко, штурман А. В. Овчинкин, бортмеханик С. А. Ермолаев, бортрадист В. А. Серебренников). Средняя производительность полетов у экипажа самолета Ан-24, где командиром Ю. И. Резвяков (второй пилот И. З. Литуненко, бортмеханик Н. Н. Медеян), — 120 процентов. За первые три месяца этот экипаж сэкономил около двух тонн авиационного топлива.

Лидерами социалистического соревнования в честь славного юбилея Великого Октября являются также экипажи самолетов Ан-12, возглавляемые опытными командирами Ю. М. Мамаенко, Л. С. Пушкиным, А. Т. Енгашовым; самолетов Ан-24, где командирами В. А. Маневич, Б. А. Евдокимов; экипажи самолетов Ил-14, во главе которых командиры А. Г. Шевцов, В. К. Давыдов.

Важным стимулом повышения трудовой активности авиаторов мы считаем также рост профессионального мастерства личного состава подразделения. С этой целью проводится планомерная теоретическая и практическая учебная работа. Командиры и инструкторы подразделения являются не только организаторами производства, но и наставниками молодежи. Их подбор и расстановка находятся под контролем партийной организации подразделения.

В воспитании трудовой активно-

сти нет разделения функций (мое дело — воспитание, твое — организация), а есть единый и неразрывный процесс, цель которого — повышение эффективности и качества каждого полета.

Приведу еще один пример. С хорошими результатами выполняет каждое задание молодежный экипаж А. В. Бобылькова. Решающую роль в этом играет то обстоятельство, что командир корабля — парторг экипажа. Он сумел мобилизовать свой коллектив на достижение высоких рубежей. Есть в повышенных обязательствах экипажа такой пункт: «Выполнять каждый рейс с максимальной коммерческой загрузкой. Добиться повышения производительности полетов на восемь процентов». Это обязательство тщательно продумано и экономически обосновано. Поэтому оно и выполняется.

Активной формой мобилизации авиаторов на борьбу за повышение эффективности полетов, повышение производительности каждого авиарейса всегда были и остаются партийные собрания. Недавно их называют школой активности. Именно на партийных собраниях мы нацеливаем коллектив на решение задач, связанных с соревнованием за достойную встречу 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Мы ясно сознаем, что сделанное нами — это лишь первые шаги в подеме активности авиаторов в борьбе за превращение в жизнь задач, поставленных XXV съездом КПСС. Командование, партийная и общественные организации подразделения делают все возможное, чтобы значительно поднять качество летной работы.

И. РУБЛЕВСКИЙ,
заместитель командира
подразделения
по политико-воспитательной
работе

г. Иркутск.



ПИСЬМА
ИЗ ПАРТИЙНЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ

**«ОБЯЗАННОСТЬ
И ДЕЛО ЧЕСТИ
КАЖДОГО
СПОСОБНОГО
К ТРУДУ
ГРАЖДАНИНА СССР —
ДОБРОСОВЕСТНЫЙ
ТРУД
В ИЗБРАННОЙ
ИМ ОБЛАСТИ
ОБЩЕСТВЕННО
ПОЛЕЗНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ,
СТРОГОЕ
СОБЛЮДЕНИЕ
ТРУДОВОЙ
И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ
ДИСЦИПЛИНЫ».**

*Из проекта
Конституции
Союза Советских
Социалистических
Республик.*

Говоря о движении за коммунистическое отношение к труду, Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в речи на XVI съезде профсоюзов СССР подчеркнул, что «...присваивая высокие звания бригад и ударников коммунистического труда, следует всегда руководствоваться ленинским указанием, что «**столь почетное название надо завоевать** долгим и упорным трудом, завоевать доказанным **практическим** успехом в строительстве действительно коммунистическом».

Многолетний опыт работы партийных организаций Махачкалинского авиапредприятия по развитию и совершенствованию движения за коммунистическое отношение к труду свидетельствует, что эта форма соревнования утверждает в авиационных коллективах черты коммунистического труда и быта.

Высокая личная ответственность за общее дело — вот что отличает участника патриотического движения. Его всегда интересует, как

идут дела у товарищей, в бригаде, экипаже, смене, цехе, какой ценой достигаются успехи. Именно эти качества характерны для таких руководителей коллективов коммунистического труда, как коммунисты А. Назаревич, Р. Смолин, С. Зак, А. Черноусов, Ф. Синоев, М. Халимбеков, Л. Худайнатов и другие. Коммунистическое отношение к труду в руководимых ими подразделениях и службах проявляется прежде всего в том, что из года в год авиаторы берут высокие обязательства и успешно борются за их выполнение, добровольно повышают производственные нормы, не отказываются от работы, даже если она им не сулит непосредственных выгод.

Это еще раз подтвердил коммунистический субботник 16 апреля этого года в честь 107-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина. На нем особо отличились наши коллективы коммунистического

коллективом базы. Причем оба они проявили при этом партийную настойчивость и принципиальность.

Так, авиатехник П. Пароменский, проявляя заботу о дальнейшем повышении качества обслуживания самолетов и вертолетов, направил в адрес руководства АТБ записку, где указывал на имеющиеся скрытые резервы производства, призывал к широкому внедрению системы бездефектного обслуживания на каждом рабочем участке. Вопросы, поднятые П. Пароменским, привлекли внимание всех коммунистов АТБ. Была создана комиссия, которая объективно разобралась в существе предложений и замечаний ударника коммунистического труда. Затем мы рассмотрели их на расширенном заседании партийного комитета. В решении партком дал принципиальную оценку затронутым фактам и одобрил инициати-

Практика показала, что степень сплоченности, уровень взаимоотношений в коллективах коммунистического труда значительно выше, чем там, где это движение еще не получило должного развития. В подразделениях, службах, цехах и экипажах, носящих это высокое звание, легче, чем в других, приживаются молодые специалисты, потому что там умеют пробудить и развить у них чувство гордости за свой коллектив. Именно в коллективах коммунистического труда наиболее широко получило распространение наставничество. Особенно хорошо проявили себя в воспитании молодежи ветераны наших лучших летных подразделений и наземных служб, такие, как коммунисты Н. Кучумов, Н. Казютин, В. Пересторонин, М. Омаров, В. Жученко и другие.

Проводимая на предприятии работа по дальнейшему улучшению соревнования за почетные звания

ЧЕСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ- ТВОЯ ЧЕСТЬ

труда: летное подразделение самолетов Ан-2, авиационно-техническая база, база ЭРТОС и служба организации перевозок. Так, необычные полетные задания с красной полосой и пометкой «Рейс выполняется в фонд десятой пятилетки на сэкономленном топливе» получили командиры самолетов С. Алиев, О. Раджабов, И. Омаров, М. Кемпаев и другие. Всего на сбереженном горючем выполнено восемнадцать рейсов. В АТБ на обслуживании самолетов и вертолетов образцы труда продемонстрировали авиатехники Н. Быков, С. Дзайтиев, Н. Терещук, Н. Шевченко. Связисты предприятия в этот день безвозмездно вели монтаж средств системы посадки, силовых устройств, нового радиолокационного оборудования. Работники службы организации перевозок с энтузиазмом занимались благоустройством территории аэропорта, сажали деревья.

Субботник повсюду прошел как праздник труда, стал как бы отправным пунктом к достижению новых производственных успехов. Суть коммунистического начала в деятельности подразделений выразилась в поддержке многих начинаний передовых коллективов промышленности и транспорта. Работники АТБ, например, подхватили знаменитый девиз ленинградских рабочих «От высокого качества работы каждого — к высокой эффективности труда коллектива!» Коммунисты П. Пароменский и А. Пахомов первыми в авиационно-технической базе стали трудиться по бездефектной системе обслуживания самолетомоторного парка. Добившись личных успехов, они многое сделали для того, чтобы это движение было подхвачено всей бригадой, а затем и всем

в коммуниста П. Пароменского. Кроме того, всестороннему анализу подверглись все недостатки в работе АТБ, отмеченные в его записке, были приняты срочные меры для их устранения.

Коммунистическое отношение к труду проявляется и в сознательном укреплении трудовой дисциплины. В морально и нравственно крепких коллективах не стесняются высказать свое отношение к тому или иному нарушению, к тем, кто подводит коллектив, срывает выполнение производственного плана и социалистических обязательств.

Приведу такой пример. На партийном собрании летного состава ударник коммунистического труда М. Дунцов высказал озабоченность личной недисциплинированностью командира подразделения, которая отрицательно сказывалась на делах коллектива. Партийный комитет и в этом случае тщательно разобрался в существе критического выступления коммуниста и на ближайшем своем заседании рассмотрел этот вопрос. Разговор получился по-партийному принципиальный. В подразделении было заменено руководство, проведен ряд мероприятий по улучшению внутриведомственной, летной и трудовой дисциплины.

Партийный комитет, совместно с администрацией решили более критически подойти к оценке работы некоторых других командиров. Ведь известно, что состоит от руководителей участков производства, от их компетентности и профессионального мастерства, умения поддерживать в подразделении здоровый моральный климат, который способствует слаженной плодотворной работе.

ударников и коллективов коммунистического труда плодотворно сказывается на успешном выполнении задач, стоящих перед нами в юбилейном году и в десятой пятилетке в целом. В своих социалистических обязательствах в честь 60-летия Великого Октября махачкалинцы дали слово дополнительно перевести три тысячи авиапассажиров, дать тридцать шесть тысяч рублей выручки, обеспечить сверх плана два миллиона тонна-километров участкового пассажирооборота. А до конца десятой пятилетки наш орденосный коллектив наметил сверх плана перевести 17,5 тысячи пассажиров, выполнить двенадцать миллионов тонна-километров участкового пассажирооборота, дать 218 тысяч рублей выручки. Задание пятилетки мы обязались выполнить за четыре с половиной года.

Недавно за успешное выполнение социалистических обязательств, устойчивые положительные итоги реализации государственных планов с высокими экономическими показателями, обеспечение безопасности полетов, широкое проведение массово-политической работы президиум Северо-Кавказского теркома профсоюзавиароботников подтвердил нашему предприятию звание коллектива коммунистического труда. Мы восприняли это известие как высокую оценку нашей работы и как аванс на будущее. Поэтому приложим все силы, чтобы успешно справиться с государственным планом на 1976 — 1980 годы и принятыми обязательствами.

В. САВЦОВ,
секретарь парткома
предприятия

г. Махачкала.

трубы металлургических заводов. В Куйбышеве его встречала раздольными разливами великая река России Волга. И, наверное, когда видишь воочию все те места, которые образуют это очень емкое понятие — Родина, учишься крепче любить ее. Ибо, как известно, Родина для людей начинается с чего-то конкретного: то ли с деревенской околицы, то ли с заводской проходной, то ли с зеленого аэродрома аэроклуба, с которого ты впервые поднялся в небо.

Филипп Родкин работал авиатехником, окончил МИИ ГА, стал инженером. Набравшись опыта «на земле», перешел «на борт». Бортрадист Альберт Шеболдин начал трудовую биографию на Ростовском авиапредприятии. В Иркутске летал бортрадистом на Ил-14 и других самолетах. Теперь освоил Ил-62М. Штурман Геннадий Полосухин, перед тем как поступить в летное училище, работал на заводе слесарем.

Неповторимыми по деталям и вместе с тем очень похожими в общих чертах были их пути в гражданскую авиацию. А теперь их объединяет одно общее дело, которое им поручено. И они стараются вести его так, чтобы каждый день, каждый час приносил новые результаты. Особенно это важно сейчас, в преддверии 60-й годовщины Великого Октября. Как и любой советский человек, они не могут не отметить трудовыми подарками эту славную дату. Когда спрашиваешь кого-либо из экипажа, как удастся достигнуть высоких показателей, он непременно сделает поправку:

— Не удастся... Удача — понятие зыбкое, то ли придет она, то ли нет... Прочный успех обеспечивается трудом.

При этом любой из них обязательно добавит, что главный секрет успеха в неуклонном соблюдении требований документов, регламентирующих летную работу. Фактор, надо сказать, немаловажный. Думается, именно поэтому экипаж И. Н. Рябова работает четко и слаженно.

Это, конечно, не значит, что современному пилоту закрыта самая широкая инициатива, вздвигнут барьер творчества. Напротив, как ни странно на первый взгляд, но настоящий поиск возможен прежде всего там, где в почете законы летной службы, где царит дух взаимной требовательности и понимания.

— На своего второго пилота я надеюсь, как на самого себя, — говорит И. Н. Рябов. — Или взять Филиппа Родкина. Не так давно он летает в составе нашего экипажа, но место свое нашел уверенно. И самое главное — душой болеет за общее дело.

— Значит, коллективизм — это тоже фактор успеха?

— Безусловно.

Игорь Николаевич прав. Ученые-психологи выяснили совершенно определенную зависимость между морально-психологическим климатом в коллективе и результатами его труда.

Коллективизм. Одна из отличительных черт нашего советского образа жизни. Все члены экипажа И. Н. Рябова твердо усвоили истину: в нашем обществе нет места людям равнодушным, думающим только о самих себе. Не случайно все они имеют общественное или партийное поручение. Над Геннадием Полосухиным, правда, немного подшучивают: он член товарищеского суда подразделения, а судить некого. Но причины такого «простоя» отрядны.

...Экипаж шел по вечерней Гаване. Завтра их ждал новый рейс. Преодолев тысячи километров, могучий Ил-62М совершит посадку там, куда всегда обращены мысли и сердца каждого советского человека, — в Москве.

В. ТРУБИЦИН,
специальный корреспондент
«Гражданской авиации»

Командир воздушного корабля Ил-62М Центрального управления международных воздушных сообщений И. Н. Рябов возглавляет экипаж, который по итогам прошлого года завоевал почетное звание «Лучший экипаж транспортной авиации 1976 года».

Портрет работы народного художника РСФСР А. Н. ЯР-КРАВЧЕНКО

Первая среди лучших



Конкурс бортпроводников Центрального управления международных воздушных сообщений подходил к концу. Ирина Баженова чувствовала, что успешно справилась со всеми заданиями: и страну сразу же она узнала по контурной карте, довольно подробно рассказав о ней, и в литературно-художественной викторине без сомнений определила название и автор картины...

Беспокоило другое — качество исполнения профессиональных приемов. По реакции «пасажиров» вроде бы все, что она делала, вызвало одобрение. Но мало ли что! Сумела ли сохранить непринужденность, была ли ненавязчивой, внимательной, чуткой, отзывчивой?

Соперничество держало ее в напряжении. Ведь рядом выступали опытные, не менее подготовленные, чем она, бортпроводники. А тут еще корреспонденты газет, радио, телевидения. Было от чего разволноваться!

Когда на Баженову надевали ленту победителя и вручали приз, она несколько растерялась. Слово бы и не к ней относились горячие слова поздравлений, слышавшиеся со всех сторон. Но, что скрывать, — ей было радостно и за себя, и за своих подруг — Ирину Осину и Татьяну Зинченко, занявших второе и третье места.

Жюри конкурса высоко оценило способности Ирины Баженовой — ее специальные знания, общеобразовательный уровень, манеры. Чтобы все это выработать в себе, требуются годы нелегкого труда. И еще, пожалуй, нужно иметь доброту в сердце. Без сердечного тепла самое высокое мастерство не согревает и не привлекает людей. Это уже работа холодного педанта, человека-робота. В свое время Ирине пророчили артистическое будущее. Живая, веселая, восприимчивая, она хорошо училась в школе, увлеченно занималась в кружках художественной самодеятельности, читала стихи, пела. И ей часто говорили: «Тебе бы в театр или на эстраду!» А она стала бортпроводницей. Случайно ли это? Думается, что нет.

Дело в том, что жила Ирина в районе Шереметьевского аэропорта. И, можно сказать, чуть ли ни с колыбели слышала гул пролетающих самолетов. Мама ее, Евгения Алексеевна, работала в аэропорту. И когда дочка подросла, нередко брала ее с собой. Девочка часами могла смотреть на разбегающиеся и плавно входящие в голубую высь белые воздушные корабли. И порой в детских снах грезились ей, что и она летит вместе с ними в неведомые дали.

После окончания средней школы Ирина Баженова пришла в Шереметьевский аэропорт. Сначала работала оператором в отделении перевозки почты, затем — перронным контролером, дежурным группы встречи и посадки пассажиров. Работу совмещала с учебной на трехгодичных курсах английского языка. Находила время и для занятий в творческом коллективе Дворца культуры. Была даже лауреатом конкурса коллективов художественной самодеятельности Аэрофлота. Появилась семья, родилась дочь. Забот прибавилось. Но Ирина не отступила от своей мечты подняться в небо.

И вот настал день первого рейса. Под крылом самолета, летевшего из Москвы в Иркутск, расстилалась земная ширь. В переливающихся дымчатых солнечных лучах проплывала пестрая мозаика полей, зеленый плющ лесов, сверкающее серебро рек, города и села. И все это была ее Родина, величие и необъятность которой особенно остро ощущались с высоты птичьего полета.

Пять лет прошло с тех пор. Теперь Баженова — бригадир бортпроводников, ударник коммунистического труда. По итогам работы в 1975 году она была признана победителем социалистического соревнования. В первом году десятой пятилетки ей присвоили звание «Лучшая по профессии». Так что ее успех в конкурсе стюардесс Центрального управления международных воздушных сообщений в общем-то закономерен.

Где только не довелось побывать Ирине Баженовой!

Токио, Копенгаген, Дакар, Лима, Лиссабон... Все зарубежные города по-своему интересны. Но помните Маяковского: «Я хотел бы жить и умереть в Париже, если б не было такой земли — Москва». Возвращаясь из дальних странствий, так приятно ступить на родную землю, поклониться омытым дождями березкам, увидеть и обнять близких.

Я спросил у Баженовой, что она считает главным в жизни?

— Главное — это быть патриоткой, любить свою страну, свой народ, — ответила она. — Это чувство окрыляет, дает силы с честью свершить любое дело.

Осенью нынешнего года в Москве состоится международный конкурс бортпроводников. В нем примут участие стюардессы авиакомпаний социалистических стран. На этом представительном соревновании собирается выступить и Ирина Баженова.

Новых успехов тебе, Ирина!

Ю. БАЙНОВ.

Дома, похожие на высокие ослепительно белые айсберги, в этот предвечерний час словно дышали накопленным за день зноем. Теплый ветер едва шевелил листья деревьев. На улицах города рабочий и деловой шум понемногу уступал место покою и отдыху. И это наступающее затишье, ослабление жары как нельзя лучше совпадало с состоянием, которое ощущаешь после пусть и привычного, но все равно трудного и напряженного рейса, где нет второстепенных деталей, который надо воспринимать так, как будто ты выполняешь его впервые.

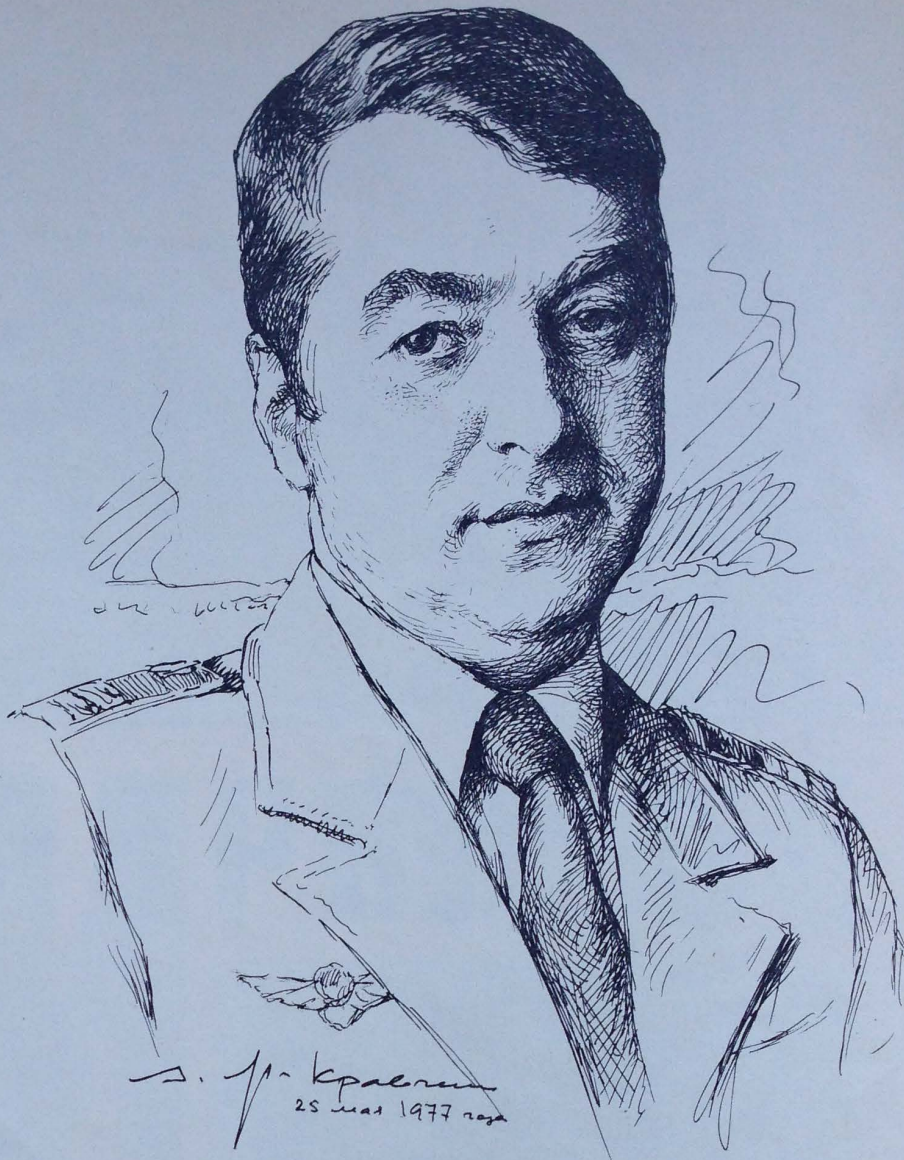
Они шли по улицам Гаваны, радуясь тихому вечеру и предстоящим встречам с друзьями. И еще была одна очень приятная деталь, к которой нельзя было привыкнуть: кубинцы, попадавшиеся навстречу, при звуках русской речи и при виде форменных аэрофлотских фуражек широко улыбались и поднимали приветственно руки. Да, советские летчики были здесь желанными гостями.

Самый молодой из членов экипажа — бортинженер Филипп Родкин чуть приотстал у газетного киоска, и, когда догнал своих, все увидели у него в руках газету «Правда».

— Перед вылетом из Москвы приглядел одну статью, а прочитать не успел, — объяснил Филипп, прямо на ходу перелистывая газету. Остальные заглядывали в нее через плечо бортинженера. Статьи и фотографии сейчас были для них как привет с Родины, далекой и вместе с тем близкой.

— Когда здесь разыгрались события на Плайя-Хирон, я узнал об этом после полета. Как сейчас помню, прилетаем утром в Пермь, разворачиваю газету. И — глазам своим не верю от радости. Ну, думаю, молодцы, кубинцы, сумели постоять за себя, — заметил командир корабля Игорь Николаевич Рябов. — Захотелось тогда хоть бы раз побывать на Кубе. Только вряд ли, думаю, ведь она так далеко. И вот уже не в первый раз здесь, и даже не верится, что Куба — это совсем рядом.

Эти слова командира, и газета, купленная Филиппом Родкиным, как-то сразу определили настрой экипажа. Мысленно каждый перенесся за Атлантику, туда, где лежит наша страна. И



УСПЕХ ЭКИПАЖА

каждый подумал о тех делах, которые ждут его дома.

Второй пилот Андрей Шильдбах вдруг вспомнил:

— Я третьего дня разговаривал с Борисом Борисовичем Домашевым. Говорит, что слышал о наших успехах, поздравлял с высоким званием.

Речь шла о присвоении звания «Лучший экипаж транспортной авиации 1976 года». А Борис Борисович Домашев руководит экипажем, с которым они соревнуются.

Эти слова второй пилот произнес не случайно. Здесь, далеко от Родины, все они жили привычными для них делами и заботами. И по-своему было глубоко символично, что разговор коснулся социалистического соревнования, ставшего неотделимой частью нашего образа жизни.

Конечно, весть о присуждении им звания лучшего экипажа они восприняли с радостью, но не считают, что сделали что-то из ряда вон выходящее. Те успехи, которых они достигли,

по плечу любому летному коллективу их подразделения.

Когда беседуешь с экипажем Игоря Николаевича Рябова, невольно касаешься разговора о высокой чести представлять за рубежом нашу страну, быть полномочными представителями Аэрофлота. О наших возможностях красноречиво говорят те комфортабельные самолеты, которые летают по многим странам и континентам. И, разумеется, о том, какова наша страна, не менее красноречиво свидетельствуют и те советские люди, которым доверена ответственность прокладывать сверхдальние, межконтинентальные трассы.

В наших литературных произведениях и в кинофильмах иногда встречается герой в лице некоего начинающего пилота, который, став на пилотскую стезю, летает мечту водить большие воздушные корабли. И как мало надуманных конфликтов и коллизий возникает порой на почве несовместимости голубой романтической мечты и будничной летной работы на

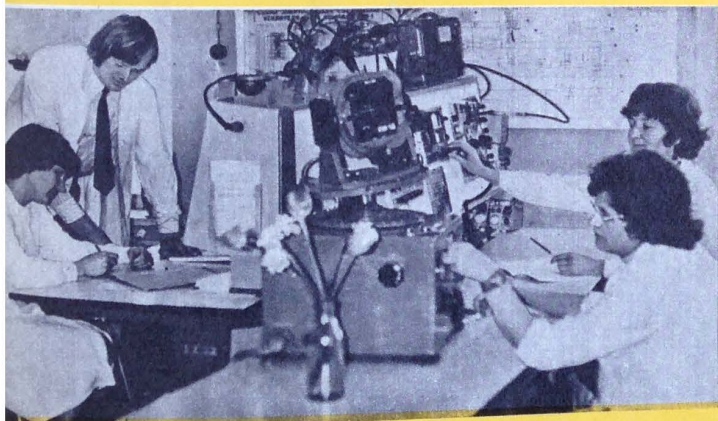
местных воздушных линиях или в сельскохозяйственной авиации.

Знакомясь с биографиями Игоря Николаевича Рябова и членов его экипажа, лишней раз думаешь, как правильно судьба распорядилась, дав возможность каждому из них пройти все ступеньки нелегкой авиационной лестницы, на которых крепнет и набирается опыта любой настоящий мастер своего дела. Важен и другой момент: молодой пилот, проходя эти ступени, формируется и как гражданин своей страны. Наверное, пилоту в этом отношении повезло больше, чем представителям других профессий, особенно тех, кто в силу специфики своей работы «привязан» к одной географической точке.

Путь Рябова типичен для пилота гражданской авиации: Сасовское летное училище, «малая» авиация, затем транспортные полеты на реактивном первенце Ту-104 и, наконец, межконтинентальный лайнер Ил-62М. Сколько тысяч километров пронеслось под крылом его самолета! Он видел, как в Челябинске дымят

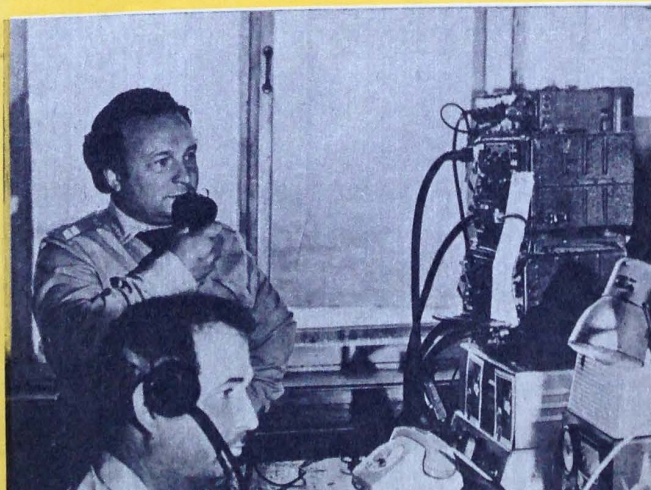


и качество



Работники лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования решили к 60-летию Великого Октября добиться звания коллектива коммунистического труда, сдавать всю продукцию только с первого предъявления, принимать активное участие в рационализаторской работе. Справа налево: техники И. Калабанова, Г. Рыченко, Л. Андрианова и А. Латышев.

Недавно в жизни пилота Ю. Резуна произошло два знаменательных события — он был принят кандидатом в члены КПСС и введен командиром самолета Ан-2. Командир летного коллектива В. А. Лушков поздравляет Ю. Резуна с первым самостоятельно выполненным полетом.



Комсомолки Светлана Анохина и Галина Герасимова — лучшие борпроводницы авиапредприятия. Они не имеют замечаний по работе, всегда предельно вежливы и внимательны к пассажирам. На снимке: С. Анохина и Г. Герасимова готовятся к очередному рейсу.

Много лет трудятся в аэропорту старинного русского города Стародуб начальником аэропорта Н. Е. Голынский и радиооператор М. Д. Голынский (слева направо). Они вносят достойный вклад в общий успех авиапредприятия.



10 ПЯТИЛЕТНА:
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
И КАЧЕСТВО

ХРОНИКА СОРЕВНОВАНИЯ

Коллектив Брянского авиапредприятия готовит достойную встречу 60-летию Великого Октября. Авторы успешно справились с производственным планом 1976 года, хорошо начали второй год десятой пятилетки. По результатам соревнования за первый квартал коллективу присуждено первое место среди предприятий Управления гражданской авиации центральных районов и третье место по Аэрофлоту. Достигнутые результаты позволяют с уверенностью сказать, что повышенные обязательства в честь славного юбилея будут выполнены.

Весомый вклад в общий успех вносит коллектив подразделения самолетов Як-40, особенно экипажи, где командирами И. А. Клещевников, В. А. Королев, Ю. В. Ютанов, В. А. Вознюк, В. Ф. Лохмотов.

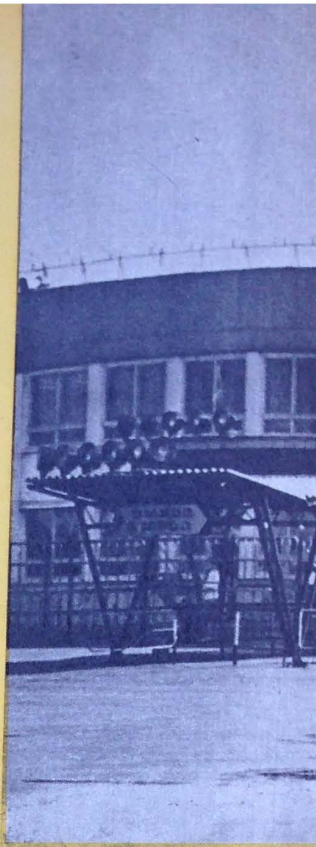
В соревновании «крылатых хлеборобов» впереди идут экипажи самолетов Ан-2, которые возглавляют В. И. Швецов, В. И. Но-

виков, А. А. Кашеев, Н. Н. Афонин. Комсомольско-молодежный экипаж Ф. И. Ляхина, завоевавший первое место по итогам работы в 1976 году, и сегодня прочно его удерживает. В авиационно-технической базе пример самоотверженного труда показывает бригада А. А. Туркова.

С каждым днем повышается эффективность и качество, расширяются масштабы работы нашего предприятия. За последнее время открыты новые воздушные линии, связавшие Брянск с Горьким, Набережными Челнами, Свердловском, Краснодаром, Ждановом, Анапой. И на этих трассах коллектив добивается полной коммерческой загрузки, высокой культуры обслуживания пассажиров.

С. МОЛОДЦОВ,
заместитель командира
предприятия по политико-
воспитательной работе

г. Брянск.



Богатым опытом в обслуживании авиационной техники располагает бригада во главе с коммунистом А. Г. Турковым, проработавшим на Брянском авиапредприятии более десяти лет. Приняв повышенные социалистические обязательства, передовой коллектив решил выполнить задания 1977 года досрочно. Слева направо: А. Г. Турков, авиатехники медалист ВДНХ П. А. Рожнов, А. Г. Гришин.



И т е м п



ИЗ СЕРДЦА — В СЕРДЦЕ



Техник-бригадир Павел Нахимович Воронов более десяти лет работает в авиационно-технической базе Ленинградского предприятия. Отличный специалист по авиационным приборам, радио- и электрооборудованию самолетов и вертолетов, он и профсоюзный активист с большим стажем. На XIV съезде профсоюза авиарботников П. Н. Воронов был избран кандидатом в члены Центрального комитета, а на XV съезде — членом ЦК профсоюза. Ему была оказана высокая честь участвовать в работе XVI съезда профсоюзов СССР.

Мальчишкой я отправился однажды в далекое путешествие с желанием проследить, как из крохотного родника в лесу вытекает незаметный ручеек, превращаясь по пути в быструю речку, и дальше — в полноводную реку, от которой полнится море. И вот спустя много лет я думаю о том, что и жизнь моя похожа на ту самую реку, что родилась из родника в маленькой деревушке под Ленинградом.

Славные традиции, определяющие характер и устремления советского человека, тоже не существуют сами по себе. В своей речи на XVI съезде профсоюзов СССР Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев сказал: «Для человека коллектив, в котором он работает, это своего рода и дом, и семья, и школа. Именно здесь от одного поколения к другому переходят профессиональный опыт, мастерство, привычка трудиться на совесть. Именно здесь — из сердца в сердце — передаются молодежи коммунистическая идейность, верность делу партии, готовность быть всегда впереди, на самых трудных, на самых решающих участках».

Слушая Леонида Ильича, я думал о себе. Авиационную специальность получил в армии.

Когда уволился в запас, не раздумывая, пошел работать в аэропорт. В авиационно-технической базе, где тружусь одиннадцатый год, прошел путь от моториста третьего разряда до техника-бригадира. За прошедшее время у меня ни разу не появилось мысли сменить место работы. Что же удерживало в родном цехе, в бригаде? Если ответить коротко — чувство товарищества, душевная связь ветеранов с молодыми специалистами, та самая река традиций, что рождается, закаляется и шлифуется общими делами, творческим трудом всех поколений авиаторов.

Первым моим наставником был старший инженер участка по обслуживанию самолетов Ан-2 Алексей Михайлович Соколов. Он обладал особым талантом — создавать в коллективе самые добрые отношения. Участник Великой Отечественной войны, ветеран Аэрофлота, более двадцати лет проработавший на Крайнем Севере, Алексей Михайлович по-отечески заботился о моем профессиональном росте. У него учился я не только авиационному делу, но и верности традициям, партийной принципиальности. Добрый по характеру, он был строг и требователен к нарушителям трудовой дисциплины, ко всем, кто не дорожит честью рабочего коллектива, честью рабочего человека.

Крепко встать на ноги мне помогли и другие товарищи. Это старший инженер по спецоборудованию самолетов Геннадий Анатольевич Егоров, техник по приборам Владимир Иванович Филоретов, инженер Александр Сергеевич Арсов... Работал я на самолетах Як-12, Ан-2, на вертолетах Ми-4, Ми-1. Вскоре стали посылать меня в командировки. В связи с этим я освоил смежные специальности — техника по радио- и электрооборудованию самолетов и вертолетов. В этом мне помог бригадир В. И. Филоретов. Прежде всего он учил меня самостоятельности, спрашивал строго, принципиально. Вначале все объяснит, покажет, а затем требует, чтобы работал сам. Этот метод обучения мне пришелся по душе: он дает молодому специалисту полную свободу действий, и ты стараешься не подвести своего учителя, стремишься сделать все, чтобы оправдать его доверие. Ну и,

конечно же, честность во всем и дисциплина. Без них нельзя. Ведь как порой бывает обидно, когда кто-то халатно относится к служебным обязанностям, нарушает трудовую дисциплину. Но коллектив наш сильный, и таких мы сразу ставим на свое место.

Вот уже восемь лет я сам возглавляю бригаду. По мере сил стараюсь передавать молодежи все, чему когда-то учили меня. В нашем коллективе все ребята молодые, но уже с опытом, работающие с полной отдачей, с высокой ответственностью. С такими товарищами легко трудиться. Мы помогаем друг другу, если встречается что-то сложное. Не стесняемся спрашивать, когда что-то непонятно. Труд в отрыве от базы потребовал от каждого освоения смежных профессий, и сейчас все члены бригады допущены к обслуживанию радио-, электро- и приборного оборудования.

Много времени мы проводим в командировках, так как наши вертолеты и самолеты работают в различных концах Советского Союза: в Сибири, на Кольском полуострове, в Средней Азии, на Украине. Это накладывает на каждого из нас большую ответственность за порученное дело. Вот почему я требую от членов бригады прежде всего честности в работе.

Мы одни из первых в АТБ освоили бездефектный метод обслуживания авиатехники. Теперь по этому методу трудятся и другие бригады. В результате повысилась эффективность производства, улучшилось качество обслуживания техники. На период подготовки самолетов и вертолетов к интенсивным работам в отрыве от базы мы создаем постоянную бригаду, в которую входят специалисты всех служб. Это позволяет сократить сроки регламентных работ, эффективнее использовать самолетно-вертолетный парк. Именно эти вопросы легли в основу повышенных обязательств, принятых нашей бригадой в честь 60-летия Великого Октября. Соревнование в ознаменование этого юбилея находится в центре нашей повседневной работы.

П. ВОРОНОВ,
авиатехник-бригадир АТБ
Ленинградского авиапредприятия

ВАМ СЛОВО, ВЕТЕРАНЫ

Наша Советская Родина готовится торжественно отметить 60-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Идея на встречу этому славному юбилею, мы невольно оглядываем путь, пройденный Страной Советов за шестьдесят лет. И с гордостью отмечаем, что важнейшим итогом самоотверженного труда советского народа стало построение развитого, зрелого социалистического общества.

Неузнаваемо изменилась экономика страны. Сложился и успешно действует единый мощный народнохозяйственный организм, который развивается на основе сочетания научно-технической революции с преимуществами социализма.

Волею Коммунистической партии за годы Советской власти возникли и получили развитие новые отрасли народного хозяйства, которых не знала царская Россия. К их числу относятся и гражданская авиация. У ее колыбели стоял Владимир Ильич Ленин. Еще на заре Со-

ветской власти, в пору гражданской войны, в тяжелейших условиях разрухи и голода он с непреклонной убежденностью высказал мысль о том, что Россия социалистическая должна иметь свой воздушный флот.

Это великое пророчество осуществляли многие поколения авиаторов. Они осваивали новую авиационную технику, прокладывали первые воздушные трассы в отдаленные районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, в суровые годы Великой Отечественной войны внесли достойную лепту в победу над фашизмом, активно участвовали в восстановлении и развитии народного хозяйства, превратили гражданскую авиацию в подлинно массовый вид транспорта.

На славных боевых и трудовых традициях старших поколений воспитывается авиационная молодежь. Она учится у ветеранов верности Родине, делу Коммунистической партии, готовности приложить все свои силы и знания на благо советского народа, во имя процветания

нашего могучего Союза Советских Социалистических Республик. Особое значение приобретает это в год шестидесятилетия Великого Октября. Поэтому мы обращаемся ко всем ветеранам Аэрофлота с просьбой поделиться своими воспоминаниями о важнейших событиях в жизни авиапредприятий в предвоенные годы, о боевых действиях авиаторов на фронтах Великой Отечественной, о развитии гражданской авиации в послевоенное время, о пилотах, штурманах, бортмеханиках, инженерах и техниках, рабочих и служащих, которые своим трудом способствовали достижению успехов.

Ждем от вас письма, документы, фотографии, которые помогут восстановить славный путь, пройденный коллективом ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции Аэрофлота. Наиболее интересные из присланных материалов будут опубликованы в журнале, а также переданы в редакционную коллегию готовящегося многолетнего труда по истории гражданской авиации СССР.



НАГРАЖДЕНИЯ

Указом Президиума Верховного Совета СССР за активное участие в сооружении первой очереди Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей и смежных с ним предприятий награждены работники Приволжского управления гражданской авиации:

ОРДЕНОМ «ЗНАК ПОЧЕТА» —

МАНКЕЕВ Наиль Исламович, командир корабля Казанского авиапредприятия;

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ» —

ВАСИЛЬКИН Александр Андреевич, бортмеханик вертолета Куйбышевского авиапредприятия;

МЕДАЛЬЮ «ЗА ТРУДОВОЕ ОТЛИЧИЕ» —

ИВАНОВ Альберт Иванович, командир корабля Казанского авиапредприятия.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР за заслуги в области народного здравоохранения начальнику медико-санитарной части Воронежского авиапредприятия Петру Матвеевичу **БЕРЕЗНИКОВУ** присвоено почетное звание «Заслуженный врач РСФСР».

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР за заслуги в подготовке и квалифицированных специалистов для народного хозяйства начальнику Выборгского авиационного технического училища гражданской авиации имени маршала авиации С. Ф. Жаворонкова Алексею Давыдовичу **БОГДАНОВУ** присвоено почетное звание «Заслуженный учитель школы РСФСР».

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР за заслуги в области связи присвоено почетное звание «Заслуженный связист РСФСР» работникам гражданской авиации:

БАРАНОВСКОМУ Федору Константиновичу, начальнику базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Домодедовского авиапредприятия;

ВИДАШОВУ Василию Петровичу, бортрадиотехнику-инструктору Хабаровского авиапредприятия;

КРОПАЧЕВУ Виктору Никифоровичу, начальнику узла связи базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Магаданского авиапредприятия;

МАНГУШЕВУ Хайдару Хусановичу, заместителю начальника отдела эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Приволжского управления;

УЧЕВАТОВУ Сергею Никитовичу, начальнику узла радионавигации базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи Красноярского авиапредприятия.

ПООЩЕНИЯ

Постановлением коллегии МГА, президиума ЦК профсоюза авиарботников и президиума ЦС ДСО «Спартак» за лучшие показатели в развитии физкультуры и спорта по итогам 1976 года присуждены переходящие Красные знамена и вручены почетные грамоты Аэрофлота Дальневосточному управлению, Кременчугскому летному училищу и заводу № 406 гражданской авиации, занявшим первые места, Тюменское и Северо-Кавказское управления, Омское летно-техническое, Егорьевское авиационно-техническое училища и заводы № 400 и № 402 гражданской авиации, занявшие вторые и третьи места, награждены почетными грамотами Аэрофлота.

Приказом министра гражданской авиации за проявленные организованность и самоотверженность при выполнении служебных обязанностей работниками аэропорта Джамбул Н. Ф. Столков, авиатехник-бригадир; А. Ф. Финенко, начальник отдела; А. Я. Черемисина, старший инженер-инспектор награждены наградным знаком «Отличник Аэрофлота».

За активное участие в развитии физической культуры и спорта и внедрение нового Всесоюзного физкультурного комплекса «Готов к труду и обороне СССР» приказом министра гражданской авиации объявлена благодарность В. Г. Кирилленко, старшему инструктору по физкультуре и спорту Дальневосточного управления; И. С. Шлюеву, старшему инструктору по физкультуре и спорту Тюменского управления; В. В. Викторову, старшему инструктору по физкультуре и спорту Северо-Кавказского управления; А. И. Короткому, руководителю по физическому воспитанию Кременчугского летного училища; Г. Г. Лобову, руководителю по физическому воспитанию Омского летно-технического училища; С. Т. Зюину, руководителю по физическому воспитанию Егорьевского авиационно-технического училища; Н. В. Попову, инструктору-методисту по производственной гимнастике завода № 406; Н. И. Кочевцеву, начальнику цеха завода № 400, председателю совета ДСО; З. И. Обвинниковой, инструктору-методисту по производственной гимнастике завода № 402, председателю совета ДСО.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ

Коллегия МГА и президиум ЦК профсоюза авиарботников, рассмотрев итоги смотр-конкурса общешкольных предприятий, учреждений и организаций гражданской авиации за 1976 год, постановили:

по **ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ ПРЕДПРИЯТИЯМ:**

признать победителем, присудить первое место и наградить памятным дипломом и премией общежитие Усть-Каменогорского авиаподразделения;

признать победителем, присудить второе место, наградить памятным дипломом и премией общежитие Котласского авиаподразделения;

признать победителем, присудить третье место, наградить памятным дипломом и премией общежитие Челябинского авиапредприятия;

по **УЧЕБНЫМ ЗАВЕДЕНИЯМ:**

признать победителем, присудить первое место, наградить памятным дипломом и денежной премией общежитие Кировского авиационно-технического училища;

признать победителем, присудить второе место, наградить памятным дипломом и денежной премией общежитие Егорьевского авиационно-технического училища;

признать победителем, присудить третье место, наградить памятным дипломом и денежной премией общежитие Красноярского летного училища.

Отметить хорошую работу, проделанную в общежитиях аэропортов Внуково, Шереметьево, Забрт, Минск, Толмачево, Боржута, Вологда, Псков, Вильнюс, Сеймчан, Магадан, Воронеж.

Продлить смотр-конкурс общежитий предприятий, учреждений и организаций гражданской авиации до конца 1977 года и провести его под девизом «60-летию Великой Октябрьской социалистической революции — достойную встречу».

Коллегия МГА и президиум ЦК профсоюза авиарботников, рассмотрев итоги общественно-смотр-конкурса на лучшее содержание жилищного фонда и благоустройство жилых поселков предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации за 1976 год, постановили:

признать победителями, присудить первые места, наградить дипломами 1-й степени и денежными премиями Харьковское и Свердловское авиапредприятия;

признать победителями, присудить вторые места и наградить дипломами 2-й степени и премиями Минское авиапредприятие и ордена Ленина Академии гражданской авиации;

признать победителями, присудить третьи места и наградить почетными грамотами МГА и ЦК профсоюза авиарботников Ухтинское авиапредприятие и Омское летно-техническое училище.

Отметить хорошую работу, проводимую в жилых поселках Магаданского, Ошского, Горьковского, Ленинадского авиапредприятий.

Продлить смотр-конкурс на лучшее содержание жилищного фонда и благоустройство жилых поселков по ноябрь 1977 года.

СОВЕЩАНИЯ

В Актюбинском высшем летном училище состоялось всесоюзное летно-методическое совещание летных учебных заведений гражданской авиации. В работе совещания приняли участие командиры подразделений, заместители начальников училищ, командный состав, сотрудники научно-исследовательских институтов, ответственные работники Управления учебными заведениями Министерства гражданской авиации. На совещании рассматривались вопросы улучшения качества подготовки пилотов, повышения профессионального и методического мастерства командно-летного и инструкторского составов училищ, перспективы развития гражданской авиации. Участники совещания обменялись опытом работы.

В память о пребывании в Актюбинском высшем летном училище делегация каждого учебного заведения посадила у фасада учебного корпуса по актюбинской сосне.

В Омске состоялось совещание начальников авиационно-технических баз. Обсуждались итоги работы в первом году пятилетия и задачи на текущий год. В совещании приняли участие заместитель министра гражданской авиации Ю. Г. Мамсуров, член коллегии МГА, начальник Главного управления эксплуатации и ремонта авиатехники В. П. Степаненко, ответственные работники центрального аппарата министерства.

Был заслушан доклад начальника ГУЭРАТ В. П. Степаненко. Опыт работы поделеновского авиапредприятия В. Ф. Копонюк, Внуковского — Р. А. Фейзрахманов, Толмачевского — С. Н. Лапоха, Ленинградского — Б. Г. Демченко, Львовского — Г. И. Магдичи и другие. Разговор шел о повышении качества обслуживания авиатех-

ники. В частности, отмечалось, что процесс освоения технической эксплуатации новой техники требует комплексного подхода по специально разработанным планам.

Большое внимание в АТБ уделяется механизации и автоматизации производственных процессов, обновлению оборудования, внедрению передовой технологии и прогрессивных методов обслуживания авиатехники. Успеху дела во многом способствует широкое распространение сотрудничества АТБ с заводами-изготовителями, заключение с ними долгосрочных договоров. Однако, как подчеркивали выступавшие, мероприятия по научно-техническому прогрессу необходимо сочетать с улучшением организации производства, постоянной технической учебой и воспитательной работой. Вместе с тем отмечалось, что на ряде предприятий недостаточно еще ведется воспитательная работа с водителями автомашин и средств переносной механизации. Большинство поврежденных самолетов происходит из-за беспорядков на перроне, нарушения правил руления, буксировки и т. п. В связи с этим надо повышать ответственность всех служб АТБ за сохранность авиатехники на земле.

Речь шла также о необходимости улучшить работу отделов материально-технического снабжения авиапредприятий. Около пятидесяти процентов случаев простоя самолетоторного парка вызвано тем, что не было вовремя заказано авиационно-техническое имущество. АТБ должны наладить более тесный контакт с отделами материально-технического снабжения авиапредприятий в вопросах корректировки заявок.

Участники совещания выразили уверенность, что коллективы АТБ сделают все, чтобы успешно выполнить задачи, поставленные на второй год пятилетия, и встретить 60-летие Великой Октябрьской революции вехами в труде.

СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ

Одним из основных направлений обеспечения высокой безопасности полетов в гражданской авиации является знание и строгое соблюдение командно-инструкторским и летным составом нормативно-руководящих документов. Чтобы облегчить работу по практическому применению требований, изложенных в этих документах, группой организации летной работы Ульяновской ШВП с учебно-методическим центром гражданской авиации составлены ежегодные сборники руководящих документов.

Они содержат нормативно-руководящие действующие документы, необходимые для руководства летной работой в подразделении гражданской авиации, изданные МГА в соответствующем году. Сборник состоит из двух частей — общей и специальной. Общая часть охватывает организационно-правовые вопросы, а специальная — организацию летной работы и обеспечения безопасности полетов. Отдельные главы включают в себя документы по отдельным вопросам. Главы специальной части сборника увязаны с соответствующими ИПП ГА-71 и имеют единую с этим документом оцифровку. Ряд документов из-за ограниченного объема сборника включается в виде извлечений. На некоторые, наиболее емкие документы, даются только ссылки с указанием выходящих данных, приказа, которым они введены в действие. В оглавлении сборника — краткое изложение названий документов.

Сборники предназначены для командно-летного и руководящего состава управлений, эксплуатационных предприятий и учебно-летных заведений гражданской авиации. Не подменяя основных нормативно-руководящих документов, они должны служить хорошим справочным пособием.

В аэропорту Таллин начато строительство нового аэровокзала, рассчитанного на обслуживание 700 пассажиров в час. Его проект разработан Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом «Аэропроект». Аэровокзал намечается ввести в эксплуатацию в 1980 году — к открытию Олимпийских игр и, в частности, ко времени проведения в Таллине парусной регаты.

Принципиально здание аэровокзала решено в двух основных технологических уровнях. На первом этаже, на уровне перрона, сосредоточены технические, служебные и производственные помещения, комнаты для депутатов, матери и ребенка, медпункт, камеры хранения багажа. А на втором этаже размещаются пассажирские залы внутрисоюзного и международного секторов, ресторан, кафе, бар, отделение связи, торговые киоски.

о рейсах будет использоваться система визуальной информации с телемеханическим управлением.

Разделение аэровокзала по вертикали на две различные по своим функциям зоны предопределило и применение соответствующих конструкций. Первый этаж, насыщенный относительно мелкими помещениями, решен в железобетонном унифицированном каркасе. Второй, главный, этаж перекрыт металлической рамной конструкцией — с консолями со стороны города и перрона. В верхней части двухскатной рамы (в «гребешке») по всей длине здания находится световой фонарь.

Проект отличает несколько необычное архитектурное решение с двухскатным шатровым покрытием, вызванное как эстетическими соображениями, так и стремлением облегчить проблему естественного освещения. Перекрытием однопролетной конструкции обеспе-

ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

чиваются высокое качество психологического восприятия интерьера и возможность трансформации планировочного решения в зависимости от изменения потребности технологии в перспективе. В интерьере главного зала, в продольном направлении, к несущим рамам подвешен специальный короб многофункционального назначения, в котором размещаются вентиляционные каналы, кабели системы визуальной и звуковой информации. Из короба, облицованного крашеными алюминиевыми панелями, выступают трубчатые элементы из хромированного

металла, в которые вмонтированы рассеиватели воздуха и громкоговорители.

Для наружной и внутренней отделки здания намечено использовать алюминиевые конструкции, анодированные под бронзу, витринное стекло с солнцезащитным покрытием, естественный камень. Мебель и специальное технологическое оборудование будут разработаны и изготовлены комбинатом «АПС» художественного фонда Эстонской ССР.

М. ПИСКОВ,
главный архитектор проекта,
кандидат архитектуры

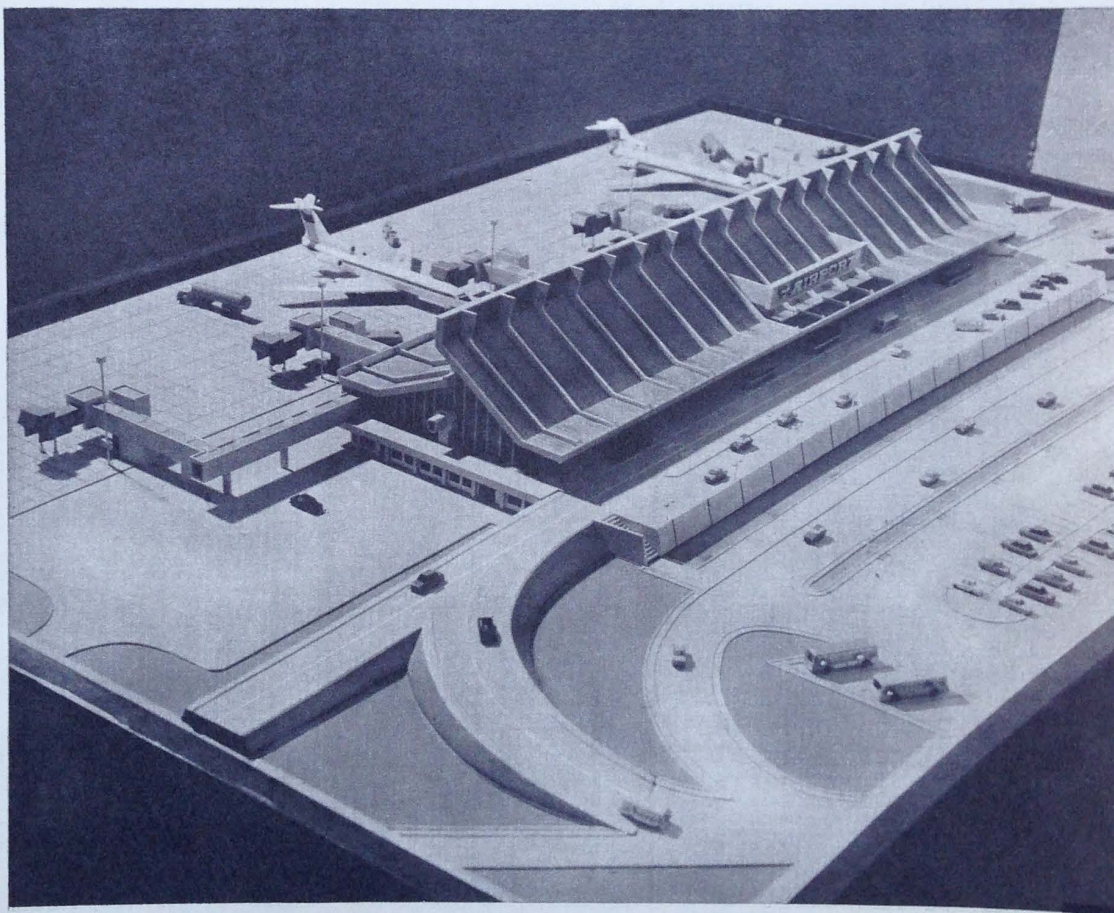
Таллин олимпийский

Обслуживание вылетающих, прилетевших и транзитных пассажиров организовано в одном уровне — на втором этаже, что позволяет гибко использовать пространство общего зала (в зависимости от характера потоков пассажиров).

В основу технологической части проекта заложена децентрализованная система обслуживания пассажиров с упрощенным порядком регистрации билетов и оформления багажа через автономные секции аэровокзала. Каждая секция рассчитана на единовременное обслуживание одного рейса независимо от типа самолета (регистрация, обработка багажа, контроль безопасности и ожидание посадки). Такое решение обеспечивает сокращение времени нахождения пассажиров в аэровокзале, более удобные условия работы персонала, исключает случаи застоя багажа не по адресу. При обслуживании самолета увеличенной вместимости имеется возможность объединения секций. Это повышает эффективность использования площадей и оборудования аэровокзала.

Для обработки багажа предусмотрены средства механизации, в том числе закольцованные конвейеры и ленточные транспортеры. Багажные помещения внутрисоюзного и международного секторов имеют одинаковое планировочное и технологическое решение. Багажные помещения зоны вылета и прилета сообщаются между собой. Благодаря этому электрокар, доставивший и разгрузивший багаж прилетевших пассажиров, может направиться непосредственно на загрузку багажа в зону вылета, не выезжая на улицу.

В инженерное оборудование аэровокзала входит отопление, вентиляция, кондиционирование, горячее водоснабжение, водопровод, канализация, электроосвещение, телевидение, радиоповещение, телефонная, телетайпная и громкоговорящая связь. Для передачи пассажирам сообщений



Не пройдет и трех лет, как в столице Эстонии поднимет флаг Олимпийская регата. Перед ее участниками и зрителями, которые прилетят в Таллин из многих городов Советского Союза и зарубежных стран, гостеприимно распахнет двери современный аэровокзальный комплекс.

На снимке: макет сооружаемого в Таллинском аэропорту аэровокзального комплекса, который войдет в строй в 1980 году.





Эстония встречает гостей

Для трудящихся Эстонской ССР второй год десятой пятилетки, год 60-летия Великого Октября, начался с радостного события: за успехи в развитии народного хозяйства в 1976 году республике было вручено переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Достижения Эстонии — закономерный результат бурного развития экономики и культуры республики, которая 37 лет назад вошла в великую братскую семью народов СССР, и за это время ее промышленное производство возросло в 42 раза. В два раза увеличился объем сельского хозяйства. Произошла подлинная культурная революция. В одном Таллинском политехническом институте сейчас больше студентов, чем было во всех вузах буржуазной Эстонии.

В республике появилось много новых отраслей народного хозяйства. И среди них такая быстрорастущая отрасль, как гражданская авиация. Она оснащена современной техникой, имеет развитую сеть воздушных линий, располагает высококвалифицированными кадрами. С каждым годом увеличивается вклад гражданских авиаторов в дальнейший подъем экономики Эстонской ССР.

Коллектив Эстонского управления гражданской авиации досрочно, к 19 декабря, завершил план первого года десятой пятилетки по важнейшему показателю работы воздушного транспорта — пассажирообороту. Из аэропортов республики, имеющей около полутора миллионов жителей, было отправлено 430 тысяч человек. А всего самолетами управления в течение минувшего года перевезено почти 800 тысяч пассажиров, более 4 тысяч тонн срочных грузов и почты, обработано с воздуха авиационно-химическими методами 125 тысяч гектаров пашни и лесных посадок.

Ответственная работа проделана по освоению новой авиационной техники и прежде всего скоростного и комфортабельного самолета Ту-134А. Объем перевозок на самолетах этого типа составил в прошлом году примерно 30 процентов всей транспортной работы Эстонского управления. В 1977 году объем пассажирских перевозок, выполняемых управлением, намечено увеличить на 6,5 процента. Причем 60 процентов транспортной работы будет приходиться на Ту-134А.



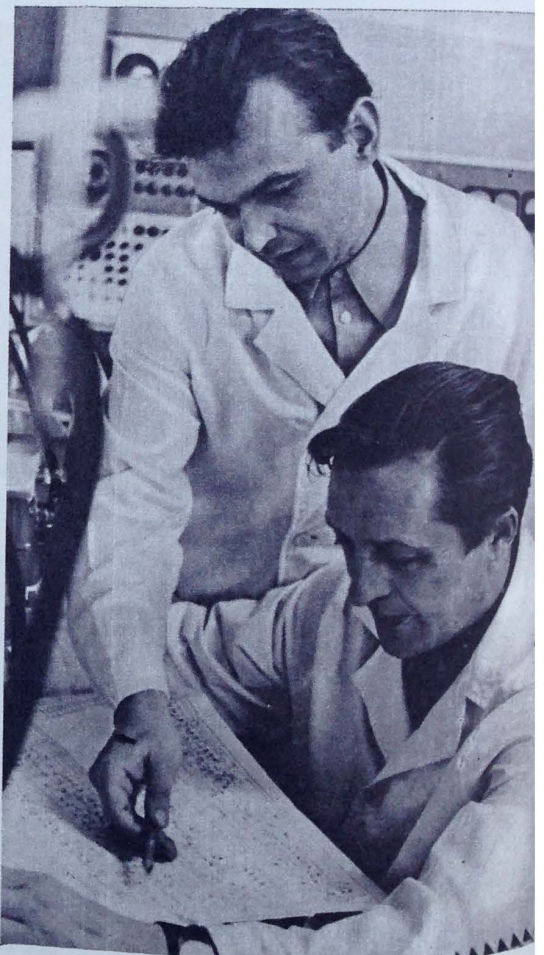
В социалистическом соревновании в коллективе Эстонского управления гражданской авиации за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение заданий десятой пятилетки одно из первых мест занимает экипаж самолета Ту-134А, где командиром пилот I-го класса коммунист Л. Голенко. На снимке (слева направо): командир корабля Л. Голенко, второй пилот В. Алексеев, штурман Н. Николайчик и бортмеханик И. Поволоцкий.

Ведется работа по повышению культуры обслуживания пассажиров воздушного транспорта, особенно в столичном аэропорту Таллин. Проложены, в частности, новые авиалинии на реактивных самолетах Як-40 в Ленинград, Кингисепп, Тарту, Пярну и Кярдулу. Построен пассажирский павильон с полезной площадью 380 квадратных метров. Улучшены технология работы в аэровокзале, средства наглядной информации. Открыто Центральное агентство воздушных сообщений.

Ударная трудовая вахта юбилейного года выдвинула в ряды передовиков производства десятки пилотов, диспетчеров, техников, рабочих. Это экипажи командиров воздушных судов О. Арью, Д. Власова, Р. Вескуса, В. Пискунова и Ю. Лоо, работники службы движения П. Станиславский и Н. Попов, службы организации перевозок М. Кренко, Х. Саар, М. Мей и Т. Пулягина, авиатехники П. Муху, А. Поповских и Ю. Сарв и другие. Многие из них взяли социалистическое обязательство выполнить свои двухгодичные задания к знаменательной дате — 60-летию Великого Октября.

На десятую пятилетку у авиаторов Эстонии большие планы. К концу 1980 года на основе технического прогресса, роста производительности труда, повышения эффективности и качества работы общий объем перевозок предстоит увеличить в 1,4 раза.

Сейчас во всей республике — от берегов Финского залива и до границ с братской Латвией, от Моодзундского архипелага и до Чудского озера — эстонский народ с огромным энтузиазмом борется за превращение в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС, стремится внести свою лепту в дело дальнейшего процветания своей Советской Родины.



Радиотехники Таллинской авиационно-технической базы Ю. Сарв (стоит) и Н. Ретинский — активные рационализаторы. На их счету более десяти ценных рацпредложений.

Фото В. ГРЕБНЕВА.





ных наделов. Его главными сельскохозяйственными орудиями были примитивный плуг, коса, а то и серп. Ничего большего буржуазное правительство Литвы дать ему не могло. Советская власть открыла литовскому земледельцу не виданные ранее возможности. На месте карликовых хозяйств выросли колхозы и совхозы, оснащенные разнообразной техникой. И одной из примет нового облика литовского села стал самолет над полем. Он появился впервые в совхозе «Рокишкис», где пилотом А. Пановым было подкормлено с воздуха двести гектаров озимых. Теперь труженики сельского хозяйства республики не мыслят своей работы без помощи авиации.

Большие перемены в авиационную жизнь республики принес 1962 год. Тогда на воздушных линиях Литовского управления появилась новая авиатехника — самолет Ту-124. Это была первая реактивная «ласточка», а с прилетом ласточек, как известно, наступают весна. Такой весной стало массовое освоение и других скоростных крылатых машин, которые полюбили жители столицы и других городов Литвы, — Ан-24, Як-40, Ту-134.

Сегодня, как подчеркнул первый заместитель начальника управления В. Татарских и командир Вильнюсского авиапредприятия Ю. Шалупов, к самолетам в республике привыкли не меньше, чем к автобусу или поезду. Аэропорт Вильнюс, в частности, соединил прямыми авиалиниями со многими городами и районными центрами Литовской ССР. И, что особенно важно, он связан с 40 городами и курортами страны. Протяженность авиационных маршрутов, обслуживаемых Литовским управлением, превышает 24 тысячи километров, из них над территорией республики — около двух тысяч километров. Через Вильнюс проходит международная воздушная трасса Ленинград — Варшава — Берлин. С освоением реактивной техники значительно возросли и объемы перевозок. Только в прошлом году они составили почти 800 тысяч человек.

Разумеется, многие из нас привыкли к иным масштабам. Скажем, протяженность всех линий Аэрофлота измеряется не десятками, а сотнями тысяч километров. Наши самолеты летают более чем в 3500 городов и населенных пунктов. А количество перевозимых пассажиров еще в прошлом году перевалило за сто миллионов человек. И на первый взгляд объемы работ литовских авиаторов не так уж велики. Но если посмотреть на эти скромные цифры с другой стороны, то они выглядят совсем иначе.

Что такое для Литвы, допустим, 800 тысяч авиапассажиров в год? Это значит, что услугами воздушного транспорта пользуется каждый третий взрослый житель республики. Возьмем протяженность воздушных линий. Поначалу она тоже вроде бы не очень впечатляла. Но нельзя не считать с тем, что Литовская ССР — это не Крайний Север, не Дальний Восток, не горные районы нашей страны, где самолет и вертолет — зачастую единственные средства передвижения. В Литве прекрасно развита наземная дорожная сеть, и всю республику можно проехать на автомашине из конца в конец

меем чем за день. Стало быть, у местных жителей есть выбор — лететь или ехать. И если многие из них все-таки предпочитают воздушный транспорт, следовательно, он удовлетворяет их запросы, завоевал прочный авторитет. Другими словами, успешно решает поставленные перед ним задачи.

То же самое можно сказать и о применении авиации в народном хозяйстве. В прошлом году в колхозах и совхозах республики с воздуха было обработано более 300 тысяч гектаров. Казалось бы, не так уж и много. Но одно дело — вести авиационно-химическую обработку в степях Украины или Казахстана и совсем другое — в Прибалтике. Здесь и рельеф местности не тот, и размеры полей другие.

По словам заместителя командира летного подразделения, обслуживающего народное хозяйство, А. Гаспараса, имеются и другие особенности в труде «авиахимиков». Экипажи выполняют, например, такие виды работ, как внесение в почву микроэлементов, мелкокапельное опрыскивание садов и плодородных земель, дефолиация люпина и т. п. Гектаров на этих работах особенно не наберешь, а хлопот, как говорится, хоть отбавляй.

Авиаторы, кроме того, активно помогают участникам морских научных экспедиций, геологам, энергетикам, лесоводам, медико-санитарной службе республики. Без них не обходятся и органы ГАИ. Вертолеты Ка-26 применяются в качестве крылатого патруля автомобильных магистралей. Причем довольно успешно. Так, на автодороге Вильнюс — Каунас благодаря вертолетному надзору резко сократилось число нарушений правил дорожного движения.

Как видим, точек приложения сил у авиаторов Литвы немало. Еще больше предстоит сделать в ближайшие годы. К концу десятой пятилетки ожидаемый прирост пассажирских перевозок составит более тридцати процентов. Объемы авиационно-химических работ увеличатся в полтора раза. Изменится структура самолетного парка. Основными пассажирскими машинами станут комфортабельные Ту-134 и Як-40. В аэропортах республики будет освоено 12,5 миллиона рублей капитальных вложений.

На капитальном строительстве стоит остановиться особо. В начале нашей беседы говорилось, как выглядело авиационное хозяйство Литвы в первые послевоенные годы. Ныне повсюду, куда летают самолеты, выросли аэровокзалы, пассажирские павильоны, агентства по продаже авиабилетов. Современные аэровокзалы построены в Каунасе, Паланге, ведется сооружение аэровокзального комплекса в Шяуляе. Недавно вступило в строй Центральное агентство воздушных сообщений в Вильнюсе. Оно по праву считается одним из лучших в Советском Союзе.

Кстати, намечены большие строительные работы и в аэропорту столицы Литвы. Здесь появятся новый аэровокзал, оснащенный самым современным технологическим оборудованием, уютная гостиница для транзитных пассажиров, ряд важных объектов производственного назначения.

Радует каждого авиатора и широкая программа жилищного и культурно-бытового строительства.

Только на жилье в десятой пятилетке ассигновано свыше двух миллионов рублей — гораздо больше, чем раньше. В живописном уголке побережья Балтийского моря поднимутся светлые этажи лечебно-оздоровительного профилактория, где смогут отдыхать и набираться сил авиаторы и члены их семей.

Золотая капля густого янтаря. Так любовно и образно назвала свой родной край Соломея Нерис, известная литовская поэтесса. И край этот — не только зеленые холмы и желтые дюны, не только голубизна озер и синь морских просторов. Это прежде всего прекрасные люди, люди-труженики, люди-созидатели.

Нелегкой была судьба простого человека в буржуазной Литве. Нищета, безработица, неграмотность были постоянными спутниками его жизни. В 1939 году только один процент местного населения имел возможность учиться в гимназии. Сейчас в Литовской ССР насчитывается 2800 общеобразовательных школ, 77 средних специальных и 12 высших учебных заведений. В них занимается свыше 770 тысяч учащихся. И это при общем населении республики 3,32 миллиона человек. Примечательно, что по числу студентов Советская Литва значительно превосходит такие высокоразвитые капиталистические страны, как Австрия, Франция, ФРГ, Дания, Норвегия.

Одна из вчерашних студенток Е. Микшите-Гудкова, работающая ныне в международном секторе Вильнюсского аэропорта, рассказала, какое впечатление производит современная Литва на иностранных туристов. И особенно на тех, которые когда-то покинули свою родину в поисках счастья на чужбине. Их поражает буквально все: гигантские заводы и фабрики, размах строительства, коренная перестройка села, материальный и культурный уровень жизни народа. Они знали свою страну экономически отсталой, лишенной самостоятельности, находившейся на задворках Европы, а теперь видят ее всеобщей развитой и цветущей, устремленной в будущее.

Удивляет туристов и сама Е. Микшите-Гудкова. Человек с университетским дипломом, в совершенстве владеющий пятью языками, она словно символизирует собой новую, Советскую Литву. И эта высокообразованная женщина — отнюдь не исключение. Один из наших собеседников бортмеханик самолета Ту-134 Э. Ганусаскас помимо среднего технического учебного заведения также окончил университет. Можно назвать еще десятки авиароботников самых разнообразных профессий, имеющих высшую и среднюю специальную подготовку. Это выпускники академии, институтов гражданской авиации, летных и технических училищ, других учебных заведений. В целом в Литовском управлении, как заметил начальник отдела по политико-воспитательной работе Н. Чернов, около 70 процентов авиаторов — дипломированные специалисты или имеют среднее образование. Могло ли такое быть в старой Литве!

И совсем непонятен иному зарубежному иностранцу, хорошо знавшему, что в буржуазной Литве насаждался национальная рознь и вражда, царящий теперь в респуб-

лике дух братской дружбы и равенства. В том же Вильнюсском аэропорту вместе с литовцами работают люди двадцати национальностей. И никто из них не чувствует себя в чем-либо ущемленным. Совсем напротив, не раз подчеркивал во время беседы за «круглым столом» авиатехник Р. Лакутиевский, поляк по национальности, — все трудятся и живут как одна большая семья.

Говоря о людях, о тех огромных возможностях, которые открыла трудящимся Литвы Советская власть, нельзя пройти мимо и таких фактов. Летом 1940 года, незадолго до того исторического момента, когда литовский народ при поддержке трудящихся Советской страны сверг фашистскую диктатуру, в Литве насчитывалось почти 70 тысяч безработных. В Советской Литве о безработице, разумеется, не может быть и речи. В корне изменилось и само отношение к труду. Он стал главным источником благ и мерилом заслуг человека. И среди тех, кто своим добросовестным трудом завоевал почет и уважение в республике, немало гражданских авиаторов. Участники беседы привели такую статистику: в Литовском управлении работают четыре заслуженных пилота и штурмана СССР, двенадцать заслуженных работников транспорта республики, 82 человека награждены Почетными грамотами Президиума Верховного Совета Литовской ССР. Более 400 авиаторов удостоены орденов и медалей, многие труженики авиапредприятий и подразделений носят знаки ударников коммунистического труда, победителей социалистического соревнования, «Отличники Аэрофлота». Среди них А. Подстепный, Г. Пазуц, А. Кляйко, И. Мажинтас, С. Марченко, Ф. Мордас, А. Книпас, Ю. Маликенас, Я. Жебелович и другие. Эти люди — гордость республики, гордость советской гражданской авиации. На их опыте учится авиационная молодежь, приумножая в каждодневном труде славные традиции ветеранов.

Долгим и трудным был путь литовского народа к своему освобождению и независимости. При братской поддержке и помощи русского и других народов нашей страны Литва стала на путь социализма, как равноправная сестра влилась в великую семью советских республик. Плечом к плечу с ними она уверенно идет вперед, готовится достойно встретить славный юбилей Страны Советов — 60-летие Великого Октября. И в монолитных шеренгах трудящихся свободной Советской Литвы твердо шагает боевой отряд гражданских авиаторов.

Материалы беседы за «круглым столом» подготовили к печати А. ТРОШИН, В. ГОЛЬЦОВ.

Г. Вильнюс.

Плечом к плечу

«КРУГЛЫЙ СТОЛ» ЖУРНАЛА В ЛИТОВСКОМ УПРАВЛЕНИИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Как выросла гражданская авиация в Литве за годы Советской власти! Как живут и трудятся авиаторы республики! Какими успехами встречаются они юбилей Великого Октября! С ответов на эти вопросы началась беседа за «круглым столом» редакции. В ней приняли участие первый заместитель начальника управления В. Г. Татарских, начальник отдела по политико-воспитательной работе Н. Д. Чернов, командир Вильнюсского авиапредприятия Ю. В. Шалупов, старший штурман авиапредприятия В. Т. Коваленко, заместитель командира летного подразделения А. А. Гаспарас, командир корабля Ту-134 П. Д. Ланин, диспетчер международного сектора аэропорта Вильнюс Е. И. Микшите-Гудкова, бортмеханик Ту-134 Э. П. Ганусаускас, авиатехники В. П. Копадзе и Р. И. Лакутневский.

В буржуазной Литве воздушного транспорта, по существу, не было. Достаточно сказать, что за весь 1939 год на самолетах там перевезли всего около шести тысяч пассажиров. Причем почти четыре тысячи из них — транзитные. И даже то небольшое авиационное хозяйство, которое имелось, было полностью разрушено фашистами в годы войны. Но уже 17 июля 1944 года, на третий день после освобождения Вильнюса советскими войсками, на местном аэродроме появились первые самолеты гражданской авиации.

Как вспоминают ветераны Литовского управления, все пришлось начинать с нуля. Никакого аэровокзала не было. Аэродромные службы ютились в бараках. Транспортная связь с городом практически отсутствовала. Однако и в этих условиях стали выпол-

няться пассажирские и почтовые рейсы. А уже в конце 1944 года было открыто регулярное воздушное сообщение с Москвой.

Авиароботники Литвы хорошо знают имена тех, кто вынес на своих плечах все тяготы послевоенных лет, кто закладывал будущие дороги внутри республики и за ее пределами. Этими людьми были М. Просихин, А. Янкус, А. Шиханцов, В. Плясунов, В. Смирнов, Н. Федотов, И. Клеточка, Н. Размахов, Ф. Краснопицев, З. Семенова. В число первопроходцев, кстати сказать, входят и участники беседы за «круглым столом» П. Ланин, В. Коваленко, В. Копадзе. Все трое — фронтовики, кавалеры боевых наград. По достоинству отмечен и мирный труд ветеранов: П. Ланин награжден орденом Ленина, В. Ко-

валенко, ставший заслуженным штурманом СССР, — орденом Октябрьской Революции, В. Копадзе — орденом Трудового Красного Знамени.

Свой первый производственный план — план 1945 года — авиаторы Литвы перевыполнили почти в два раза. Несмотря на трудности с самолетным парком (в основном работали на изношенных По-2), переборами в снабжении, нехваткой специалистов, было перевезено семь тысяч пассажиров, а также 310 тонн грузов и почты. По нынешним понятиям, эти объемы, конечно, мизерные, но надо учесть, что тогда стояло за этими скромными цифрами.

В 1950 году с авиацией познакомился и литовский крестьянин. Десятилетиями он селился по курткам, снимая ничтожные урожаи со своих лоскутных земель.



На снимке: во время беседы за «круглым столом».

Фото В. ГРЕБНЕВА.



ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК



их трудовых успехах, общественной работе. На этих собраниях лучшим комсомольцам предприятия даются рекомендации для вступления в ряды КПСС, принимаются в комсомол молодые авиарботники. Собрания проводятся в торжественной обстановке и, как говорят сами их участники, запоминаются на всю жизнь.

Особую значимость этим собраниям придает участие в них защитников Брестской крепости, героев Великой Отечественной войны, бывших партизан, знатных людей Аэрофлота, передовиков предприятия. Так, за последние два-три года в залах музея с молодыми пилотами, техниками, инженерами встречались защитники Брестской крепости Герой Советского Союза П. Гаврилов, бывший командир 17-го Брестского Краснознаменного пограничного отряда А. Кузнецов, бывший пограничник Л. Чорба, бывший командир 393-го Отдельного зенитного дивизиона Брестской крепости Г. Шуров и другие участники легендарных событий. Почетные гости комсомольских собраний обычно избираются в президиум, который располагается у стены, где в дни боев защитники цитадели оставили надпись: «Умерем, но из крепости не уйдем!»

В совместном плане мероприятий предприятия и мемориального комплекса предусмотрено участие комсомольцев и молодежи аэропорта в работе, связанной с установлением имен летчиков, совершивших подвиги в небе Бреста. Многочисленные беседы с людьми, изучение архивных документов позволили комсомольцам Брестского авиапредприятия установить имена летчиков, погибших в боях при обороне Бреста. Установлены имена командира 123-го истребительного полка майора Б. Н. Сурина, летчика 33-го истребительного полка С. М. Гудимова. Молодые авиаторы вместе с учениками подшефной школы деревни Гершоны Брестского района обнаружили место гибели экипажа советского самолета в 1944 году. Здесь силами комсомольцев сейчас установлен обелиск, изготовлена ограда, высажены деревья и цветы. За этим местом заботливо ухаживают ученики школы и молодежь предприятия. В настоящее время молодые авиаторы Бреста ведут работу по созданию обелиска, на который будут занесены имена летчиков, погибших при обороне города.

Ценный вклад в благородное дело воспитания молодых патриотов вносят ветераны авиации. Встречи и беседы с ними — действенная форма приобщения мо-

лодых авиаторов к истокам боевых и трудовых подвигов и славы отцов.

В сентябре 1976 года, например, в управлении проводился вечер встречи трех поколений авиаторов, посвященный 20-летию с начала эксплуатации реактивной техники в гражданской авиации. Частыми гостями у комсомольцев и молодежи управления бываюи заслуженные пилоты СССР Д. Г. Глущенко, Е. А. Богданов, М. И. Наливайко, А. Т. Юлов, ветераны Белорусского управления Герои Советского Союза В. С. Орехов и А. А. Алехнович.

Вошло также в традицию проводить литературные вечера и читательские конференции, посвященные героическому подвигу советского народа. В них принимают участие авторы книг о войне. У минских авиаторов были, например, в гостях Герой Советского Союза Р. Н. Мачульский — автор романа «Вечный огонь» и В. Б. Карпов, рассказавший о создании книги «Немиги кровавые берега» и «За годом год». А литературный вечер, проведенный в общежитии Минского авиапредприятия, вылился в своего рода напутствие ветеранов войны и труда молодежи, вступающей в жизнь. Герой Советского Союза В. С. Орехов, бывшая узница Освенцима Н. Т. Цветкова, Герой Социалистического Труда В. С. Ползунов и другие рассказали с врагом во время войны, поделились своим жизненным опытом, трудовыми делами.

С полным правом можно сказать, что комсомольцы и молодежь Белорусского управления достойны своих отцов и дедов. Многие из них досрочно выполнили личные планы девятой пятiletки. По примеру московских комсомольцев молодые авиаторы Белоруссии зачислили в свои летные экипажи, бригады и смены Героев Советского Союза А. Горовца, Н. Карначенка, И. Катунина. Это движение получило широкую поддержку во всех коллективах управления.

И сегодня, встав на трудовую вахту в честь 60-летия Великого Октября, своим повседневным трудом молодежь подтверждает глубокий смысл слов, сказанных Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым: «Памятники, которые мы воздвигаем героям, — это не только творения из мрамора, гранита или бронзы. Лучший памятник — это наши дела!»

М. ЗАВАЦКИЙ,
начальник отдела
политико-воспитательной
работы
Белорусского управления

На снимках:

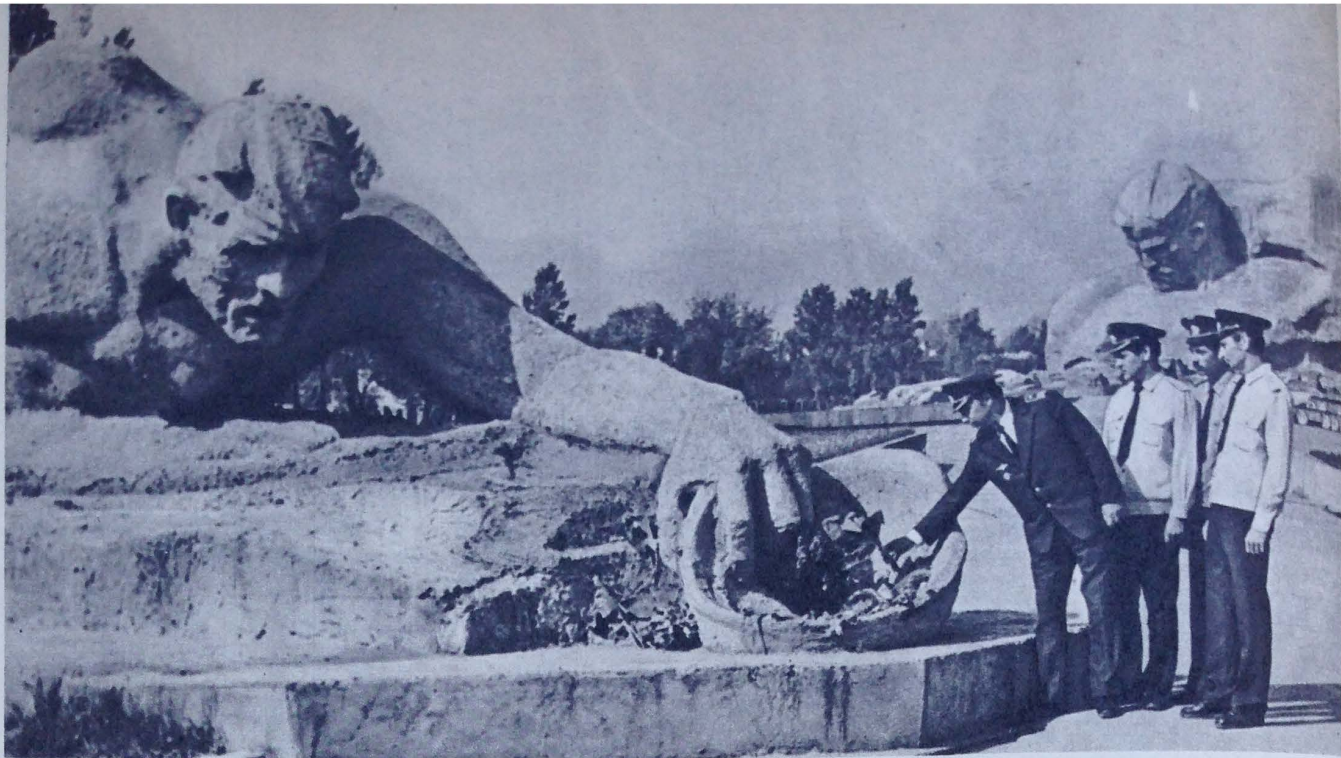
Брестская крепость — одна из святынь нашего народа. Сюда, к подножию памятников, воздвигнутых в честь ее доблестных защитников, чтобы почтить их героический подвиг, часто приходят авиаторы местного предприятия.

На снимке: молодые авиарботники С. Малахов, М. Медведев, А. Девятков и В. Тимошевский (слева направо) в Брестской крепости.

В Белорусском управлении гражданской авиации работает немало ветеранов Великой Отечественной войны. Они показывают пример образцового отношения к своим служебным обязанностям, ведут большую воспитательную работу среди авиационной молодежи.

На снимке: Герой Советского Союза диспетчер службы движения Минского авиапредприятия В. А. Орехов беседует с заместителем командира летного подразделения В. Телипко и вторым пилотом О. Вуславичем.

Фото В. ГРЕБНЕВА.



Традициям верны

Патриотизм — неиссякаемый источник массового героизма советских людей. Но чувству патриотизма, как и другому высокому чувству, надо учить. Вот почему воспитание авиационной молодежи на славных революционных, боевых и трудовых традициях советского народа стало важной составной частью идеологической работы в каждом трудовом коллективе, в каждой партийной организации Белорусского управления гражданской авиации.

Велика тяга личного состава предприятий к изучению славного революционного прошлого советского народа, истории нашей партии, жизни и деятельности В. И. Ленина. Поэтому мы часто организуем экскурсии в Минский дом-музей, где проходил I съезд РСДРП. Помимо ознакомления с экспонатами, авиаторы прослушивают записанные на пластинку речи В. И. Ленина, просматривают кинофильмы, посвященные великому вождю. Молодые авиаторы часто бывают также и в музее Великой Отечественной войны в Минске.

Комсомольцы и молодежь Витебского авиапредприятия проводят большую работу по изучению истории своей области. В период становления Советской власти в Белоруссии на Витебщине создавались комсомольские ячейки. Первой в Белоруссии была комсомольская ячейка на витебской фабрике «Двина» — ныне ковровой комбинат имени 50-летия БССР. Молодые авиаторы изучают историю этой организации, устанавливают еще не известные

имена первых комсомольцев на белорусской земле.

В этой работе очень помогают встречи с ветеранами партии, участниками Великой Октябрьской социалистической революции и гражданской войны. Гостями авиапредприятия были член КПСС с 1917 года В. С. Пыжиков, который не раз встречался с В. И. Лениным, делегат III съезда комсомола Е. С. Балакин. Молодые авиаработники Брестского аэропорта встречались с участником Октябрьской революции, членом КПСС с 1917 года, почетным гражданином Бреста А. М. Веледевым, молодежь Гродненского авиапредприятия — с ветеранами партии, участниками Всероссийского съезда Советов А. К. Сукачевым и Н. М. Макаровым.

В Белоруссии исключительно благоприятная атмосфера для военно-патриотического воспитания молодежи. Память о Великой Отечественной войне живет в каждом уголке республики. В послевоенные годы на белорусской земле установлены тысячи памятников героям.

Весной этого года по инициативе комсомольцев Минского авиапредприятия был объявлен поход по местам, связанным с подвигами советских летчиков в небе республики. Инициаторы похода посетили место гибели летчика Киреева и стрелка Сафонова, повторивших подвиг Николая Гастелло. В деревне Каменец молодые авиаторы встретились с очевидцами гибели экипажа советского бомбардировщика. Совместно с учащимися подшефных школ комсомольцы

собрали материалы об истории, боевом пути и ратных подвигах личного состава стрелкового соединения, принимавшего непосредственное участие в освобождении городов и сел Белоруссии. По заранее разработанному маршруту, которым тридцать лет назад шли советские воины, авиаторы посетили Руденск, Червень, Березино. Комсомольцы выезжали в колхоз «Партизанский край», где в годы войны действовало партизанское соединение, выходила газета «Полесская правда».

Молодые авиаторы Витебского авиапредприятия ежегодно совершают экскурсии в музей комсомольской славы в поселке Оболь, где в годы Великой Отечественной войны действовала подпольная комсомольская группа, посещают мемориальный комплекс «Прорыв» в Ушацах, где воевала 1-я Белорусская партизанская бригада под командованием «Батки Миная» — Миная Филипповича Шмырева.

Авиарботники Калининградского предприятия ежегодно 9 апреля в день подписания акта о капитуляции Кенигсберга и 9 мая — в День Победы — возлагают венки к могилам советских воинов, павших при штурме Кенигсберга. Организуются экскурсии в областной краеведческий музей и филиал музея — блиндаж коменданта Кенигсберга, где был подписан акт о капитуляции города.

В протоколе одного из собраний молодые авиаработники Калининградского предприятия записали: «Пройти не сторонними наблюдателями, а активными следопытами подвига минувших лет».

И эти слова стали настоящей программой действий участников всех походов.

Более года в комсомольских организациях управления велась подготовительная работа к Всесоюзному походу комсомольцев и молодежи — передовиков производства гражданской авиации по местам боевого содружества летчиков гражданской авиации с партизанами Белоруссии. Маршрут похода будет проходить по местам расположения бывших партизанских аэродромов. Авиаторы посетят мемориальный комплекс «Хатынь», Курган славы, памятник воинам дивизии генерала Руссиянова. Большую помощь в подготовке к походу оказывают ветераны Великой Отечественной войны, бывшие летчики 105-го Отдельного гвардейского авиаполка ГВФ А. Ф. Жога, Герой Социалистического Труда В. С. Ползунов и другие.

Символом бессмертной стойкости советских людей, их горячего патриотизма, твердой решимости отстаивать честь и независимость Родины стала Брестская крепость. Командование, партийная и комсомольская организации Брестского авиапредприятия в тесном контакте с администрацией и партийной организацией мемориального комплекса ведут активную работу по военно-патриотическому воспитанию молодых авиаторов.

Стало традицией проводить в стенах крепости комсомольские собрания, на которых подразделения, экипажи и отдельные авиаторы отчитываются перед защитниками крепости и участниками Великой Отечественной войны о сво-

улучшились все основные финансово-экономические показатели.

С высоты нынешних достижений небезынтересно обратиться к не такому уж далекому прошлому и вспомнить, с чего начиналась гражданская авиация нашей республики. У нее за плечами всего лишь три с половиной десятилетия. Еще шла Великая Отечественная война, враг только что был изгнан из Риги, а на ее окраине уже приземлились первые самолеты Аэрофлота. Это было звено легких машин По-2, которые пилотировали Антон Таран, Николай Нестеров и Иван Пахарь.

Летом 1944 года была организована Латвийская отдельная авиагруппа Гражданского воздушного флота во главе с В. Лузевым. Из наземных сооружений ей ничего не досталось в наследство, кроме руин. Все предстояло создавать буквально на пустом месте. С помощью партийных и советских органов авиаторы сумели быстро преодолеть трудности восстановительного периода. И вскоре после освобождения столицы Латвии открылось регулярное воздушное сообщение между ней и Москвой. Первый рейс по этой трассе совершил на самолете Ли-2 командир корабля В. Анисимов. Были проложены также авиалинии в Лиепаю, Даугавпилс, Вентспилс и другие города республики.

В 1953 году в Рижском аэропорту вошел в строй новый аэровокзал. А спустя еще четыре года латвийские авиаторы приступили к эксплуатации самолетов Ил-14. Пионерами освоения этой новой авиационной техники были пилоты В. Петерсон, Э. Калнынь, А. Скидан, П. Кузьмин, В. Пахольченко, М. Карабанов.

Большую роль в развитии воздушного транспорта республики сыграли поступившие к нам в 1960 году турбовинтовые самолеты Ил-18. Весомый вклад в овладение коллективом Латвийского управления этими первоклассными по тому времени самолетами внесли наши авиаторы — ветераны Аэрофлота: Герой Социалистического Труда Л. Уланова, заслуженный пилот СССР В. Николаев, заслуженный работник транспорта республики Н. Кулагин.

Наряду с Ил-18 гражданская авиация Латвии пополнилась самолетами Ан-24 и Ту-134. Авиация получила широкое применение в сельском и других отраслях нашего народного хозяйства. Заметным событием для республики стало окончание строительства нового аэровокзального комплекса. Он создан по оригинальному проекту с учетом национальных особенностей латышской архитектуры и современных требований к обслуживанию больших пассажиропотоков. В перспективе предусмотрено дальнейшее развитие этого комплекса.

Сейчас наша столица Рига представляет собою крупный авиационный узел. Рига связана регулярными рейсами со столицами всех союзных республик, а всего — более чем с 80 городами. Причем в семьдесят из них Латвийское управление гражданской авиации выполняет полеты на самолетах собственного парка. Через Ригу осуществляются также и международные авиaperевозки.

Для авиаторов Латвии десятая пятилетка характерна интенсивным научно-техническим прогрессом и на этой основе значительным увеличением объема работы. По сравнению с предыдущим пятилетием главный показатель авиатранспортной работы — устаканов пассажирооборот — возрос на 41,4 процента. Это на 11,4 процента выше, чем в целом по Аэрофлоту. Чтобы обеспечить такой прирост авиaperевозок, Латвийское управление обновляет имеющуюся у него авиационную технику.

Недавно с наших авиатрасс сняты последние самолеты Ил-18. Их заменили более скоростные и комфортабельные Ту-134А. На местных линиях стали шире использоваться самолеты Як-40. Они летают также и за пределы республики, например, в Киев, Ленинград, Петрозаводск. В 1978 году намечено приступить к эксплуатации новых для нас воздушных кораблей Ту-154. Эта техника выйдет на магистраль

большой протяженности, в том числе Рига — Свердловск — Новосибирск — Иркутск, Рига — Одесса — Сочи, Рига — Симферополь — Ереван и другие. К концу пятилетки на Ту-154 будет приходиться свыше четверти всех наших авиaperевозок.

Переоснащение самолетного парка позволило повысить коммерческую скорость движения на воздушном транспорте и в целом улучшить обслуживание пассажиров, что благоприятно отразилось на конъюнктуре перевозок. По сравнению с 1975 годом удельный вес перевозок на самолетах Ту-134А возрос в два с лишним раза и составил 54 процента. Отправки пассажиров из аэропортов Латвийского управления увеличились в среднем на 5,7 процента.

Разумеется, новая техника требует и нового к себе отношения. Она не позволяет довольствоваться старыми методами работы, даже если они и неплохо послужили в прошлом. Надо сказать, что авиарботники Латвии хорошо понимают это. Во всех подразделениях, во всех летных и наземных службах осуществляются комплексные мероприятия по повышению эффективности эксплуатации самолетного парка, улучшению коммерческой деятельности, рекламной работы. Оперативно и обоснованно вводятся корректировки частоты движения и расписания полетов. Самолеты рационально перераспределяются по линиям в зависимости от пассажиропотоков. В итоге уровень занятости пассажирских кресел повысился в 1976 году против 1975 года с 78 до 79,1, а грузоподъемность самолетов — с 86,7 до 87,1 процента.

Кстати, по этим показателям Латвийское управление занимает одно из ведущих мест в гражданской авиации страны.

Многое сделано и делается для обеспечения четкой организации перевозок и повышения культуры обслуживания пассажиров. В Центральном агентстве воздушных сообщений столицы Латвии открыт новый зал по продаже билетов. Это позволило увеличить в полтора раза число касс, повысить пропускную способность агентства. Расширена сеть касс-филиалов как в самой Риге, так и в ее курортных зонах. Вошло в строй агентство Аэрофлота в Майори. Подобное же агентство скоро появится в Юрмале. Возросло количество разъездных кассиров, занятых продажей авиабилетов в гостиницах и на авиапредприятиях. Авиалинии Рига — Москва, Рига — Ленинград и Рига — Сочи по праву считаются образцовыми. Опыт обслуживания пассажиров на этих линиях будет распространяться и на другие маршруты.

И все-таки, несмотря на проделанную большую работу, пока еще нельзя утверждать, что с культурой перевозок в Латвийском управлении все обстоит благополучно. Только за прошлый год по управлению пассажирами было возвращено 20 345 авиабилетов. Далеко не все билеты были возвращены из-за задержек рейсов по погодным условиям. Задержки происходили и по вине авиаторов — из-за халатности отдельных работников, нарушения ими трудовой и технологической дисциплины. Чтобы этого не допускать в дальнейшем, командно-руководящий состав, партийные, профсоюзные и комсомольские организации управления и его подразделений должны усилить воспитательную работу, добиться большей согласованности в деятельности всех отделов и служб, постоянно совершенствовать организацию перевозок, улучшать авиасервис.

В летных подразделениях и наземных службах Латвийского управления трудится немало замечательных людей, отдающих все свои силы и знания борьбе за успешное выполнение заданий десятой пятилетки. Они прилагают максимум старания для того, чтобы добиться высокой эффективности и хорошего качества выполняемой работы. Это заслуженный пилот СССР Н. Матюшин, командиры кораблей Н. Сидин, Е. Алов, В. Сосновский, И. Гаевский, командиры самолетов В. Иевин, В. Поляков, авиатехники Н. Артамонов, И. Лусис, А. Рудзинский, бригадир грузчиков К. Сенкан и другие. Надо как можно шире пропагандировать



и распространять опыт передовиков производства, развивать наставничество. Это тем более необходимо, что среди авиаторов республики много молодежи, с которой нужно повседневное вести кропотливую организаторскую и воспитательную работу, обучать прогрессивным приемам и методам труда, прививать высокое чувство коммунистического отношения к возложенным обязанностям.

В текущем году авиаторам республики предстоит не только закрепить успех, которого они добились на старте десятой пятилетки, но и выйти на более высокие рубежи. В соответствии с государственным планом Латвийскому управлению надо будет довести устаканов пассажирооборот до 900 миллионов пассажиро-километров, отправить из своих аэропортов 1130 тысяч пассажиров, обработать не менее 550 тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей. Даже исходя из этих далеко не полных цифр, ясно, какой большой объем работ требуется выполнить авиаторам. И главное — его нужно выполнить при безусловном соблюдении безопасности полетов, постоянно повышая культуру обслуживания пассажиров.

При проведении этой работы следует постоянно опираться на помощь и поддержку исполнительных комитетов районных и городских Советов депутатов трудящихся, координировать и сочетать с ними свои действия. Именно на это нацеливает постановление правительства республики от 6 июля 1976 года «Об улучшении работы Латвийского управления гражданской авиации». В постановлении определены основные задачи не только для коллектива Латвийского управления, но и для всех наших министерств и ведомств, которые также призваны способствовать повышению эффективности и качества работы гражданской авиации во всех областях ее использования, начиная от обслуживания населения и кончая специальным применением в народном хозяйстве.

Но Латвийское управление — не единственное в нашей республике подразделение Аэрофлота. В Риге находятся также институт инженеров гражданской авиации, летно-техническое училище, опытный завод и Центральный научно-исследовательский институт автоматизированных систем управления. Эти коллективы вносят весомый вклад в подготовку кадров, в механизацию трудоемких процессов в аэропортах страны, в общий научно-технический прогресс воздушного транспорта.

Экономика Латвийской ССР сейчас развита и прочна, как никогда ранее, и находится на кругом подъеме. Доля промышленного производства в совокупном общественном продукте республики составляет в настоящее время примерно две трети. По сравнению с довоенным уровнем объем промышленного производства увеличился в 35 раз. В десятой пятилетке он еще более возрастет. Дальнейшее развитие получит сельское хозяйство, в том числе животноводство. Увеличится прирост крупного рогатого скота, повысится надой. Мы будем намного больше производить мяса и мясopодуктов, чем в девятой пятилетке. Активно включившись во всенародное социалистическое соревнование в честь 60-летия Великого Октября, трудящиеся нашей республики, в их числе и работники гражданской авиации, направляют свои усилия на успешное выполнение заданий второго года десятой пятилетки, настойчиво борются за то, чтобы с честью претворить в жизнь исторические решения XXV съезда КПСС.

ПОСТУПЬ БРАТСКИХ РЕСПУБЛИК

СКОРО ПРИДЕТ 7 НОЯБРЯ 1977 ГОДА, ДЕНЬ, КОГДА НАША СТРАНА ОТМЕТИТ БОЛЬШОЙ ЮБИЛЕЙ — 60-ЛЕТИЕ ВЕЛИКОЙ ОКТЯБРЬСКОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ. И В КАЖДОМ ТРУДОВОМ КОЛЛЕКТИВЕ, НА КАЖДОМ РАБОЧЕМ МЕСТЕ ЭТОТ ДЕНЬ БУДЕТ ВСТРЕЧЕН НОВЫМИ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМИ УСПЕХАМИ. ПОТОМУ ЧТО ДЛЯ СОВЕТСКОГО ЧЕЛОВЕКА НЕТ СОБЫТИЯ БОЛЕЕ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО, ЧЕМ ВЕЛИКИЙ ОКТЯБРЬ. И ЧЕМ ДАЛЬШЕ В ИСТОРИЮ ОТОДВИГАЕТСЯ ТО НЕЗАБЫВАЕМОЕ ВРЕМЯ, КОГДА РОДИЛОСЬ ПЕРВОЕ В МИРЕ ГОСУДАРСТВО РАБОЧИХ И КРЕСТЬЯН, ТЕМ ОСТРЕЕ И ГЛУБЖЕ ВОСПРИНИМАЕМЫ ВСЕ, ЧТО С НИМ СВЯЗАНО, ТЕМ ДОРОЖЕ ДЛЯ НАС КАЖДЫЙ НОВЫЙ ШТРИХ СЛАВНОЙ БИОГРАФИИ СТРАНЫ СОВЕТОВ.

В ИЮЛЬСКОМ НОМЕРЕ ЖУРНАЛА РАССКАЗЫВАЛОСЬ, КАК ГОТОВЯТСЯ К ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ ГРАЖДАНСКИЕ АВИАТОРЫ РЕСПУБЛИК СОВЕТСКОГО ЗАКАВКАЗЬЯ — ГРУЗИИ, АЗЕРБАЙДЖАНА, АРМЕНИИ. СЕГОДНЯ НА НАШИХ СТРАНИЦАХ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ЕЩЕ ЧЕТЫРЕ БРАТСКИЕ РЕСПУБЛИКИ — БЕЛОРУССИЯ, ЛАТВИЯ, ЛИТВА, ЭСТОНИЯ. ПОД РУКОВОДСТВОМ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ ТРУДЯЩИЕСЯ ЭТИХ РЕСПУБЛИК ОСУЩЕСТВИЛИ КОРЕННЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ, ЛИКВИДИРОВАЛИ УНАСЛЕДОВАННУЮ ОТ ПРОШЛЫХ ВРЕМЕН ЭКОНОМИЧЕСКУЮ И КУЛЬТУРНУЮ ОТСТАЛОСТЬ, В БРАТСКОЙ СЕМЬЕ НАРОДОВ СТРАНЫ СОВЕТОВ ПОСТРОИЛИ РАЗВИТОЕ, ЗРЕЛОЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО, УВЕРЕННОЙ ПОСТУПЬЮ ИДУТ ПО ПУТИ К КОММУНИЗМУ.

Рубежи крылатой Латвии

И. В. БОНДАЛЕТОВ,
заместитель Председателя Совета Министров Латвийской ССР

Вместе с тружениками городов и сел нашей страны, объединенных в дружной братской семье советского народа, рабочий класс, колхозное крестьянство и интеллигенция Латвии деятельно готовятся достойно встретить 60-летие Великого Октября. По мере приближения этой знаменательной даты во всех трудовых коллективах республики растет накал предоктябрьского социалистического соревнования. Оно проходит под знаком творческого воплощения в конкретные дела исторических решений XXV съезда КПСС, повышения эффективности производства и качества работы, успешного выполнения заданий десятого пятилетнего плана.

Уже в первом году текущей пятилетки наша республика сделала новый крупный шаг вперед в своем социальном и экономическом развитии. Промышленность досрочно справилась с выполнением задания по объему реали-

зованной продукции и другим важнейшим показателям. Сверх плана было реализовано продукции на 104,1 миллиона рублей. Причем 94 процента прироста промышленной продукции получено за счет повышения производительности труда.

Радуют и обнадеживают достижения наших сельских тружеников. Они проделали значительную работу, направленную на устранение последствий прежних, недостаточно урожайных лет. В минувшем году на полях республики собран самый высокий за послевоенное время урожай зерновых — 1880 тысяч тонн. Средняя урожайность составила 26,8 центнера с гектара.

В стартовом году десятой пятилетки хорошо потрудились работники всех отраслей народного хозяйства. Большого успеха, в частности, добился коллектив орденоносного Латвийско-

го управления гражданской авиации. По итогам работы в 1976 году он признан победителем Всесоюзного социалистического соревнования и награжден переходящим Красным знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Государственный план первого года десятой пятилетки латвийские авиаторы завершили с опережением срока — еще 14 декабря. Дополнительно к плану было перевезено 52,7 тысячи пассажиров, 2790 тонн грузов и обработано с воздуха 141,2 тысячи гектаров сельхозугодий. А всего из аэропортов республики было отправлено 1092 тысячи человек и 16,9 тысячи тонн грузов и почты. Авиационно-химические работы достигли 621,2 тысячи гектаров. По сравнению с 1975 годом на 1,3 процента повысилась регулярность полетов. Она составила 91,1 процента. Заметно



КТ КОНСТИТУЦИИ СССР

и свою конституционную обязанность — добросовестно, творчески работать. Это в полной мере демонстрируют авиаторы Ростовского предприятия. В трудовых коллективах родилось немало ценных начинаний, которые нашли всестороннюю поддержку. Так, в летных подразделениях по примеру экипажей самолетов Ан-12, возглавляемых опытными командирами А. И. Устовым, И. И. Андреевым, Г. М. Внуковым, В. С. Кольцовым, развернулось соревнование за высокую эффективность каждого рейса. В результате подразделение в целом достигло высоких качественных показателей.

Делегат XXV съезда КПСС командир самолета Ту-134 В. Т. Макеев выступил с инициативой выполнить задание двух лет десятилетия к 7 ноября и повысить при этом производительность полетов на 1,2 процента, сэкономить 50 тонн авиационного топлива. Так родилось движение «План двух лет десятилетия — к шестидесятилетию Великого Октября». Сейчас в подразделении, где трудится В. Т. Макеев, под этим девизом соревнуются пятьдесят экипажей. Откликнулись на призыв и авиаторы других подразделений. В летном коллективе самолетов Як-40 и Ан-2, например, почин В. Т. Макеева подхватило более тридцати экипажей.

Ростовские авиаторы горячо одобряют проект новой Конституции СССР. Его всенародное обсуждение — это еще одно подтверждение торжества социалистической демократии.

И. КУЗЬМИН,
командир самолета Ту-134,
делегат XVI съезда
профсоюзов СССР

СВЯЩЕННЫЙ ДОЛГ

Много волнующих мыслей вызвали у меня доклад товарища Леонида Ильича Брежнева на майском (1977 г.) Пленуме ЦК КПСС и проект новой Конституции СССР. Для людей моего поколения это будет четвертая Конституция, принимаемая Страной Советов. И в каждой из них отражены как значительные исторические вехи этапы развития нашего государства.

В новой Конституции впервые введена специальная глава о защите социалистического Отечества. В ней говорится, что защита Отечества есть важнейшая функция государства, дело всего народа. Это священный долг каждого гражданина СССР.

Мне, в прошлом кадровому военному, участнику Великой Оте-

чественной войны, прошедшему путь от обороны Москвы до взятия Берлина, особенно близки и дороги эти строки, записанные в проекте новой Конституции. Немеркнущий подвиг нашего народа, совершенный в годы минувшей войны, — ярчайшее свидетельство его преданности идеям великого Ленина, коммунистическим идеалам, его монолитной сплоченности вокруг Коммунистической партии, беззаветной любви к Родине.

Колоссальные преобразования произошли в нашей стране со времени Великой Октябрьской социалистической революции, шестидесятилетие которой мы готовимся торжественно отметить. Эти преобразования затронули каждую советскую семью. Мы живем интересной жизнью, наполненной созидательным трудом, большими духовными запросами. Нам есть чем гордиться, есть что защищать. И мы всегда готовы с честью, не щадя жизни, выполнить свой священный долг.

Н. АЛЕКСЕЕВ,
старший штурман-инспектор
Управления летной
службы МГА,
полковник в отставке,
Герой Советского Союза

СЧАСТЬЕ ЖЕНЩИНЫ

В проекте новой Конституции записано: «Женщина в СССР имеет равные права с мужчиной. Осуществление этих прав обеспечивается предоставлением женщинам равных возможностей в получении образования и профессиональной подготовки, в труде, вознаграждении за него и продвижении по работе, в общественно-политической и культурной деятельности, а также специальными мерами по охране труда и здоровья женщин; правовой защитой, материальной и моральной поддержкой материнства и детства, включая предоставление оплачиваемых отпусков и других льгот беременным женщинам и матерям; государственной помощью одиноким матерям».

Я работаю кассиром в Главном агентстве МГА. И за примерами истинной заботы о нас далеко ходить не надо. В агентстве работает немало женщин. Многие из них ударники коммунистического труда, передовики производства, имеют высокие правительственные награды. Только в этом году двенадцать наших работниц за успехи в труде были награждены орденами и медалями.

Многого делается для облегчения нашей работы. Еще совсем недавно главным орудием произ-

водства кассира были телефон и ручка. Сколько времени и труда уходило на оформление каждого билета! С 1972 года в Главном агентстве действует автоматизированная система продажи билетов «Сирена». На рабочих местах появились электронные помощники, которые быстро и четко выдают необходимые данные. Производительность труда возросла на 38 процентов.

Постоянно ощущаем мы и заботу государства о здоровье женщин. Поликлиника при Министерстве гражданской авиации проводит профилактические осмотры. Ежегодно профсоюз выделяет льготные, а то и бесплатные путевки в санатории и дома отдыха. Этим летом многие работницы отдохнули в лучших здравницах Прибалтики и Черного моря. Такое же внимание профсоюзная организация агентства проявляет и к нашим детям. На школьные каникулы они выезжают в пионерские лагеря под Москву, в Прибалтику, на Черноморское побережье Кавказа. Для работниц, которые хотят провести отпуск вместе с детьми, выделяют путевки в пансионаты, где можно отдохнуть всей семьей.

Решается и жилищная проблема. Большинство наших работников живет в отдельных благоустроенных квартирах. Разве это не подтверждение замечательных слов о нашем обществе, сказанных в проекте новой Конституции: «Это общество, законом жизни которого является забота всех о благополучии каждого и забота каждого о благополучии всех!»

Счастлива советская женщина. Спокойно сердце матери за будущее своих детей. Всем этим мы обязаны родной Коммунистической партии, Советскому государству. И поэтому каждая из нас горячо одобряет проект новой Конституции СССР.

А. ПАНКОВА,
кассир
Главного агентства МГА

ОТКРЫТЫ ВСЕ ДОРОГИ

В проекте новой Конституции СССР ярко обозначены права трудящихся, в частности, на труд, отдых, охрану здоровья, социальное обеспечение, на пользование достижениями культуры, на свободу научного, технического и художественного творчества, образование. Все они реально обеспечиваются социалистическим государством, всем укладом нашей жизни. Подтверждением этому

стала и наша студенческая действительность.

В Рижском институте инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола созданы все условия для хорошей учебы. Обучение и воспитание студентов ведут тридцать девять кафедр, возглавляемых опытнейшими педагогами, из которых более двухсот имеют ученые звания и степени. В распоряжение учащихся предоставлены кабинеты и лаборатории, оснащенные новейшим оборудованием и современной аппаратурой. Для проведения расчетов по учебным заданиям и выполнения научных исследований студенты широко используют цифровые, клавишные и электронно-вычислительные машины. Есть учебно-производственные мастерские, научно-техническая библиотека, насчитывающая свыше полумиллиона томов учебной литературы, читальные залы.

В проекте новой Конституции говорится о том, что Советское государство предоставляет всем своим гражданам поистине безграничные возможности для развития личности. Думаю, что каждый студент найдет немало убедительных примеров тому в собственной биографии. Взять хотя бы нашу студенческую группу. Все мы — Тарас Грошевский из Магадана, Волода Гуров из Алма-Аты, Женя Краплин из Ленинграда, Алик Бабаев из Душанбе и многие другие — мечтали после средней школы получить высшее образование. И вот через год мы заканчиваем институт и с дипломами авиационных инженеров выходим на большую дорогу жизни.

За годы учебы студенты имеют возможность получить вторую профессию — общественную. Занимаясь на одном из отделений факультета общественных профессий — шестого факультета института на общественных началах, они получают теоретическую подготовку и практические навыки руководителя художественной самодеятельности, экскурсовода, лектора...

Летом многих студентов позвала целина и новостройки Сибири. В этом году тридцать пять студенческих строительных отрядов возводят школы, больницы, жилые дома, животноводческие комплексы в различных уголках нашей страны.

Изучая проект новой Конституции СССР, все мы, студенты одного из вузов страны, от всего сердца благодарим партию и правительство за постоянную заботу о советской молодежи и постараемся ответить на нее новыми успехами в учебе и общественной жизни.

В. ВАШКИС,
студент механического
факультета РКИИ ГА,
ленинский стипендиат



ОБСУЖДАЕМ ПРОЕКТ

В СЕМЬЕ ЕДИНОЙ

«Союз Советских Социалистических Республик есть социалистическое общенародное государство, выражающее волю и интересы рабочего класса, крестьянства и интеллигенции, всех наций и народностей страны». Читая эти строки в проекте новой Конституции СССР, испытываешь чувство глубокой гордости за путь, пройденный рука об руку всеми народами нашей страны с октября 1917 года до наших дней.

До революции архангельский север был одним из самых отсталых краев царской России, местом ссылки. Живущее здесь население — карелы, ненцы, коми да и русские поморы — подвергалось беспощадной эксплуатации и грабежу. Нищета, полное бесправие и забитость были их уделом.

За годы Советской власти Архангельская область, в состав которой вошел Ненецкий национальный округ, неузнаваемо преобразилась. Сейчас это край комплексно развивающейся лесной промышленности, растущего машиностроения, механизированного сельского хозяйства, высокой культуры. Взять хотя бы ненцев, которые до Великого Октября практически сплошь были неграмотными. Теперь они имеют собственную письменность, все дети учатся в общеобразовательных школах. В Нарьян-Маре, центре Ненецкого национального округа, открыто педагогическое училище и зооветеринарный техникум. Для

ненцев давно уже не в новинку библиотеки, клубные учреждения, больницы, кино, радио, телевидение. Как и другие жители области, они привычно пользуются всеми благами цивилизации, в том числе и авиацией, без которой в наших местах трудно обойтись.

Большая часть Архангельской области занята лесами и болотами. Строить здесь дороги нелегко. К тому же в осенне-весеннюю распутицу и зимой, когда метут метели, по ним далеко не всегда проедешь. Тут вся надежда на самолет или вертолет. И в центральные районы страны, на южные курорты гораздо удобнее добираться с помощью авиации.

Об объемах транспортной работы Архангельского управления можно судить по таким цифрам. За годы девятой пятилетки было перевезено 6,9 миллиона пассажиров и 350 тысяч тонн грузов, включая и почту. Это означает, что в основном все население области ежегодно пользуется услугами Аэрофлота.

Взяв хороший старт, коллектив управления успешно справился с заданием первого года десятой пятилетки и взятыми социалистическими обязательствами. Это послужило прочной основой для последовательного наращивания мощностей и повышения производительности труда с тем, чтобы досрочно завершить производственную программу 1977 года, в котором прирост пассажирооборота составит 8,4 процента.

Для решения поставленных задач у нас есть все необходимые условия. Развитию управления, ук-

реплению его материально-технической базы большое внимание уделяют Министерство гражданской авиации, областной комитет КПСС, облисполком, районные партийные и советские органы. В последние годы наши авиапредприятия пополнились новой техникой — пассажирскими самолетами Ту-134, грузовыми Ан-26, вертолетами Ми-8. Выросли масштабы и ускорились темпы капитального строительства, особенно на местных воздушных линиях.

На средства, выделенные из местного бюджета, реконструируются аэропорты в Березнике, Шенкурске и Лешуконском. Ведется строительство служебно-пассажирских зданий в аэропортах Мезень, Красноборск и Вельск. Начато сооружение Приморского аэропорта.

Готовясь достойно отметить юбилей Великого Октября, коллектив Архангельского управления взял высокие социалистические обязательства, направленные на повышение эффективности производства и качества работы. Решено, в частности, государственные планы 1977 года выполнить по всем основным показателям досрочно — к 26 декабря, отправить дополнительно 10 тысяч пассажиров, дать 300 тысяч рублей прибыли. В борьбе за выполнение государственного плана и социалистических обязательств образцы самоотверженного труда показывают заслуженные пилоты СССР Е. Загорский и Ф. Попов, командир корабля Ту-134 В. Третьяков, командир вертолета Ми-4 Г. Бардиг, авиатехники А. Артемьев,

П. Сивков, В. Киселев и многие другие передовики производства. В нашем управлении трудятся люди разных национальностей. И все они горят желанием внести свой вклад в дальнейшее развитие производительных сил Архангельской области, в осуществление задач, выдвинутых перед советским народом XXV съездом КПСС.

Проект Конституции СССР, заинтересованно обсуждаемый авиаторами Севера, повсеместно находит полное и единодушное одобрение, рождает новый прилив творческих сил.

Ю. ЮРКИН,
начальник
Архангельского управления
гражданской авиации

ТРУД ТВОРЧЕСКИЙ, РАДОСТНЫЙ

Когда предстоит принять важное решение, партия всегда обращается за советом к широким массам трудящихся. Об этом еще раз свидетельствует всенародное обсуждение проекта новой Конституции Союза Советских Социалистических Республик. В Основном Законе значительно развиты и усовершенствованы положения о правах советских граждан, в том числе и право на труд. Конституция гарантирует не только возможность трудиться, но и право «на выбор профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями, профессиональной подготовкой, образованием и с учетом общественных потребностей».

Как и другие права советских людей, право на труд реально обеспечено государством, всем укладом нашей жизни. Пользуясь правом свободно трудиться, советские люди достойно выполняют

Ярким свидетельством единодушного одобрения работниками гражданской авиации решений майского Пленума ЦК КПСС и проекта новой Конституции СССР стали многочисленные митинги, собрания трудовых коллективов, научных учреждений и учебных заведений Аэрофлота. Широкое обсуждение проекта Конституции явилось мощным стимулом повышения творческой инициативы авиарботников. Этот снимок сделан фотокорреспондентом «Гражданской авиации» В. Гребневым в подразделении самолетов Ту-154 Внуковского предприятия. Авиаторы с большим интересом знакомятся с проектом новой Конституции СССР.

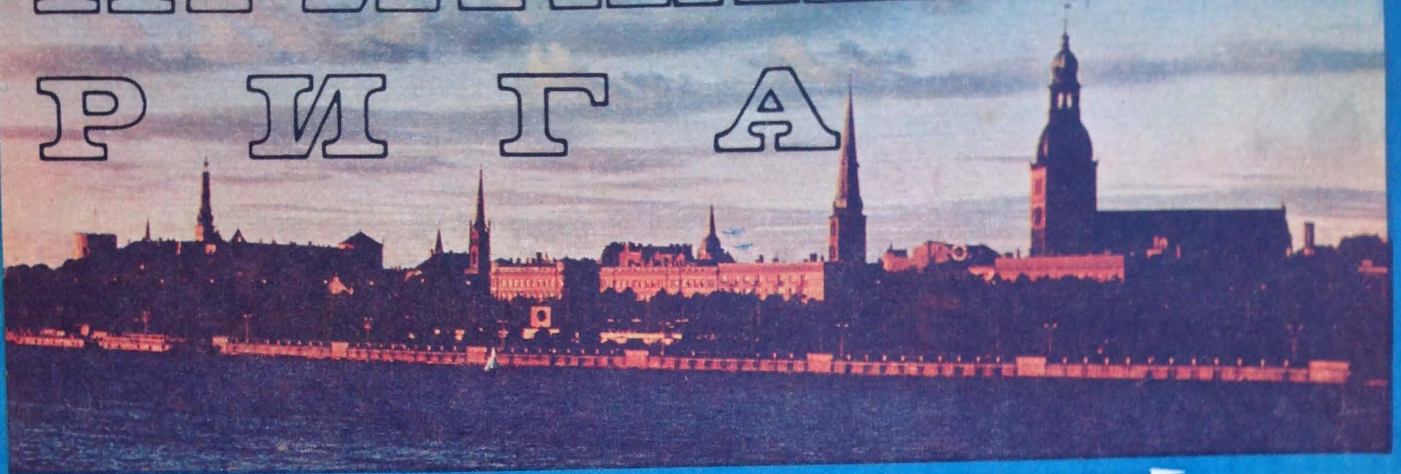


вер. 13

АВИАЦИЯ

ПРИГЛАШАЕТ

РИГА



Тысячи людей из самых отдаленных уголков нашей страны направляются в столицу Советской Латвии — город Ригу, крупный административный, хозяйственный и культурный центр. Отсюда их путь лежит на курорты в живописные места Прибалтики. Недаром Латвию называют страной голубых озер, краем солнечного камня — янтаря.

В летнее время Рига связана воздушными трассами более чем с 80 городами СССР. Почти два миллиона человек обслуживает Латвийское управление гражданской авиации ежегодно. Пассажиры с борта самолета могут заказать в Риге такси, а в здании нового аэровокзала приобрести цветы, рижские сувениры.

Добро пожаловать на самолетах Аэрофлота в Ригу!

ЛАТВИЙСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

На снимках: Комсомольская набережная; Рижский аэропорт; Старая Рига.

Фото Е. ГЛАЗАЧЕВОЙ.

