

НА МАРШЕ- ЧЕТВЕРТЫЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ПОИСК РЕЗЕРВОВ

В Челябинском авиапредприятии закончился месячник высокопроизводительного труда, борьбы за технический прогресс, экономии и бережливости. Он был начат в ответ на приветственное письмо ЦК КПСС и Совета Министров СССР к работникам Магнитогорского металлургического комбината, перекрывшим некоторые показатели, запланированные на 1975 год.

Авиаторы решили подхватить почин металлургов, изыскать резервы и за счет их выполнить принятый встречный план. В ходе месячника челябинцы проявили высокую производственную и политическую активность, в результате взятые на время месячника обязательства значительно перевыполнены.

Работники грузового склада сверх плана отпра-

вили 130 тонн груза вместо 50 тонн по обязательству. Летный состав за этот период сэкономил 477 тонн топлива на сумму 20,5 тысячи рублей. На 0,4 процента выше сообразительств месячника стала регулярность полетов. А на сэкономленном топливе пилоты авиапредприятия выполнили дополнительные рейсы в Сочи, Нижневартовск и Хабаровск при 100-процентной занятости кресел.

В результате месячника личный состав авиапредприятия выполнил много таких работ, которые значительно улучшают условия труда авиаработников и создают предпосылки для повышения его производительности.

На партийно-хозяйственном активе решено продлить месячник.

К зимней навигации

Подготовка к осенне-зимней навигации — важный этап в жизни каждого авиапредприятия.

Подготовка к осенне-зимней навигации — теоретические занятия. Правда, из-за погоды не все пилоты

сам подготовки к зиме. На них были заслушаны отчеты ответственных за самые важные участки товарищей.

Практические занятия

Она во многом определяет успешную работу предприятия в сложных погодных условиях. Пермские авиаторы провели подготовку на хорошем уровне.

смогли пройти тренировки в сложных погодных условиях. До середины октября прошли в предприятии партийные собрания, профсоюзные конференции, посвященные вопро-

К 14 октября члены комиссии по проверке подготовки к осенне-зимней навигации представили отчет командиру. В целом работа признана успешной.

Летно-подъемный состав успешно сдал все теоретические зачеты, практические занятия. Правда, из-за хорошей погоды не все пилоты

чернели четкие контуры фюзеляжей крылатых машин. И под их стремительно-тяжелыми телами то тут, то там виднелись фигуры людей. Авиационные техники готовили машины к полетам, к тем самым двум коротким мгновениям.

шего реактивного века, отправлять их в полет. Леониду Колганову 35 лет. Он и сейчас по-юношески молод. В прошлом чемпион управления по прыжкам в высоту, еще сейчас выступает в составе волейбольной команды аэропорта. Авиатехник первого класса, один из лучших спе-

Наша встреча с Леонидом Колгановым повторилась. Я

Два мига жизни

пришел к нему домой, в новую квартиру в доме авиаторов, что на улице 3-й Арзамасской.

— Как получилось, что стал авиатором? — переспросил Леонид. — После окончания школы ушли мы, пятеро друзей, из поселка Зауральский учиться в Троицкое авиационно-техническое училище. Авиация притягивала наше воображение. Один бросил, мы четверо стали техниками.

Что и говорить, сначала рвался летать. Есть такая возможность и у техников, если назначат бортмехаником. У меня не получи-

лось — не прошел медицинскую комиссию. И, знаете, не разочаровался. К тому времени я уже нашел себя в этой должности. Есть в ней свои незаменимые минуты удовлетворения от сделанного. Были ли особые случаи в работе? Безусловно, были. Вот как то обнаружил трещину на

трубе отвода горячего воздуха для обогрева пассажирских кабин. Многие могли натворить такая неисправность в полете.

Ради такого можно поступить романтикой и быть авиатором здесь, на земле.

Короток век самолетов. Кажется, недавно пришли на линию «Ил-18», а на смену идут другие машины, более совершенные. Значит, надо учиться обслуживать их, а потом и другие, и не будет конца самоусовершенствованию. И в этом своя радость. Радость касаться руками этих стальных птиц — чуда на-

циалистов технической базы. За труд в третьем году пятилетки награжден орденом «Знак Почета».

Задаю Леониду Яковлевичу последний вопрос:

— В каждой профессии есть свои неповторимые минуты, за которые ее можно любить. Какие они, эти минуты, у авиатехника?

Он улыбается, отвечает: — Все те же: взлет и посадка. Особенно взлет. Сам не летаю, а люблю этот миг. Все в нем есть: труд, радость, тревога.

Я. ЯКИМОВ.
Челябинск.

СОБЫТИЯ ФАКТЫ

Лучшему коллективу

На днях на городском слете молодых рабочих и учащихся профессионально-технических училищ комсомольско-молодежному коллективу ГА Курганского авиапредприятия на вечное хранение вручен вымпел «Герои, ветераны труда — лучшему комсомольско-молодежному коллективу».

Коллектив, возглавляемый старшим инженером кандидатом в члены КПСС Павлом Звягиным, постоянно держит первенство в социалистическом соревновании среди молодежных коллективов транспортных предприятий города. Здесь нет техстановок по вине личного состава, крепкая дисциплина, все семь членов коллектива — активные рационализаторы и изобретатели.

А. СЫСОЛЯТИН,
секретарь комитета комсомола.
г. Курган.



Аэродром — граница между землей и небом. Есть два великих мгновения в жизни этой границы — взлет и посадка. Время между ними, как и сам самолет, не принадлежит земле. Всемогущая, она не может ничем помочь ему там, в воздухе. Даже самую маленькую деталь не заменишь в полете, не сделаешь остановки на ремонт. И потому неизмеримо велика ответственность людей, готовящих самолеты к рейсу. Надо сделать все так, чтобы осуществились эти два мгновения — взлет и посадка.

Самолет Ил-18 рейса Адлер — Челябинск зарулил на стоянку. Пестрая от летних рубашек и платьев группа загорелых пассажиров спускалась с его трапа. Мы с Леонидом Колгановым шли ей навстречу. Я — из любопытства к его профессии, он — выполнять обязанности авиационного техника.

Бортмеханик вынырнул из-под брюха машины, проговорил:

— Есть замечания. Течет маслорадиатор правого внутреннего двигателя. Уразумел?

Две капли масла отделились от обтекателя и упали на бетонку. Леонид проводил взглядом их падение и посмотрел на часы.

— Три часа до отхода

машины в рейс. Маловато! Радиатор надо менять.

Подожли авиатехники Владимир Пятницкий и Владимир Фокин. Колганов объяснил им задачу, дал какие-то распоряжения.

Наверное, только в авиации так бережно относятся к агрегатам. Новый радиатор лежал на бетонке, упакованный в деревянный кожух. Техники осторожно вытаскивали тонкие проволочки, стягивающие боковые фланеры упаковки. «Как с младенцем обращаются», — подумал я, наблюдая их работу.

— Холодно. Работать будем долго, — сказал мне Леонид. — Так что идите лучше в кабину. Там наши прибористы, у них интереснее.

В кабине действительно было интересно. Она была полна народу. Люди, что сидели на обоих креслах пилотов, за штурманским столиком, на месте бортмеханика, казалось, случайно попали в святая святых самолета. Штатские костюмы их как-то не соответствовали привычному представлению о хозяевах кабины, где обычно находятся недоступно-строгие члены экипажа. Но вели они себя здесь по-хозяйски: щелкали переключателями, что-то откручивали, налаживали, изредка переговаривались на понятном только им лексиконе.

На втором «иле», что только подрулил на стоянку, обнаружили неисправную трубку подвода жидкости к тормозному блоку одного из колес шасси. И снова долго горбились над холодной бетонкой две фигуры: техника первого класса Леонида Колганова и техника Виктора Аверьянова. А потом были другие самолеты. Еще и еще.

Я уходил с аэродрома поздно вечером. У здания аэровокзала оглянулся. На фоне догорающей зари



Этот снимок сделан в последние теплые дни осени в Сыктывкаре: один из лучших экипажей самолета Ил-14, корабля, который уже много лет трудится в северном небе республики. Слева

направо: бортрадист М. Панькин, бортмеханик В. Колотов, командир корабля Е. Молчанов, второй пилот Ю. Шулепов.

Решения XXIV съезда КПСС в жизнь!

Г. В. СЫСОЛЯТИН, председатель Уральского теркома профсоюза авиа-рабочих.

Доля потерянных рабочих дней в связи с заболеваниями составляет 5,4 процента всего годового фонда рабочего времени промышленности. Такой же ущерб наносит временная утрата трудоспособности и нашим предприятиям.

В связи с проводимыми мероприятиями произошло уменьшение количества случаев и сроков отпусков по временной нетрудоспособности.

Но количество и продолжительность некоторых заболеваний возросла, особенно в Кольцовском, Челябинском, Ижевском авиапредприятиях.

Рост временной нетрудоспособности связан с низким уровнем условий труда и быта авиа-рабочих.

Руководители предприятий и профсоюзные организации уделяют очень мало внимания труду и быту авиа-рабочих. В Свердловске, Челябинске, Ижевске многие мероприятия, направленные на улучшение условий

труда и включенные в коллективные договоры, не выполняются. Например, в Челябинске за первое полугодие этого года из 25 пунктов комплексного плана оздоровительных мероприятий не выполнено 13, хотя сроки давно истекли. Каждый год на улучшение условий труда в предприятиях ассигнуются сотни тысяч рублей, однако

проверкой качества выполненных работ; средства, отпущенные на улуч-

Закончился IX пленум Уральского территориального комитета профсоюза авиа-рабочих. На повестке дня стояли вопросы о временной нетрудоспособности, вопросы общественного питания и бытового обслуживания авиа-рабочих.

Ниже мы публикуем выдержки из доклада председателя Уральского теркома профсоюза авиа-рабочих Г. В. Сысолятина.

Забота о человеке

многое (реконструкция производственных помещений, устройство вентиляции) из года в год не выполняется, а средства либо не расходуются на эти цели, либо используются не так, как нужно.

Хозяйственные руководители и комитеты профсоюза должны добиться полного выполнения всех пунктов плана санитарно-оздоровительных мероприятий в каждом предприятии с

улучшением условий труда работающих, расходовать строго по назначению, благоустроить бытовые помещения, установить медицинский контроль за прохождением рабочими и служащими профилактических осмотров; контролировать налет санитарных норм; в крупных авиа-предприятиях добиться строительства профилакториев.

За последние годы улучшена организация об-

щественного питания в предприятиях и организациях, объединенных Уральским теркомом профсоюза авиа-рабочих.

В Кировском и Ижевском авиапредприятиях построены новые столовые, проведена реконструкция и расширены производственные помещения в Уктусе и Челябинске.

Но обеспеченность посадочными местами в точках питания у нас в управлении составляет всего 40 процентов, тогда как в целом по министр-

твель комитета профсоюза В. И. Лысенко). Здесь часто проводятся совместные заседания хозяйственных руководителей предприятия и работников общественного питания, на которых высказываются претензии сторон, намечаются меры по устранению недостатков.

Хозяйственные руководители и комитеты профсоюза управления могли бы поучиться у пермяков практической помощи работникам столовой.

Сфера бытовых и торговых услуг в авиапредприятиях и организациях нашего управления за последние годы значительно расширилась.

Однако положение с организацией их в наших авиапредприятиях далеко не благополучно.

У свердловчан и челябинцев некоторые торговые и бытовые учреждения находятся в неудовлетворительном санитарно-гигиеническом состоянии.

Вопросы торгово-бытового обслуживания не обсуждаются на рабочих собраниях, не находят отражения в коллективных договорах. Этим проблемам уделяют мало внимания хозяйственные руководители авиапредприятий.

Необходимо, чтобы каждая столовая могла обеспечить диетическое питание работников. Следует своевременно проводить ремонт столовых и буфетов, обеспечить столовые недостающим торгово-технологическим, холодильным оборудованием, активизировать работу комиссии по контролю за общественным питанием...

по воздушной дороге

— Интенсивность движения и высокий ритм работы нам задает глупинка, — говорит начальник Усть-Цилемского аэропорта Виктор Семенович Попов. — В самом деле, зимой, ранней весной и глубокой осенью путь здесь до райцентра единственный — воздушный. Воздушный «коридор» надежно связывает Усть-Цильму почти со всеми отдаленными деревнями и селами района.

Ан-2 стали надежными помощниками сельскому труженику на Севере.

За восемь месяцев этого года усть-цилемские авиаторы перебрали в глубинку более полтора тысяч тонн различных грузов и около 40000 пассажиров, перевыполнив все главные задания. Неоднократно коллектив Усть-Цилемского аэропорта был лидером социалистического соревнования в Печорском авиапредприятии.

Успешному выполнению планов способствует соревнование за культуру обслуживания пассажиров, безаварийность полетов и бесперебойную загрузку самолетов. Личное трудовое соперничество выявило и лучших работников аэропорта. Это диспетчер отдела перевозок Татьяна Остахова, командиры экипажей.

Наступившая осень прибавила забот: интенсивнее стало движение самолетов. Та работа, которую в период навигации выполнял речной флот, постепенно ложится на воздушный транспорт. И вновь поднимаются в небо трудяги — «Аны», унося в глубинку пассажиров, почту, грузы.

В. ДМИТРИЕВ.

Коротко

закончилась

ОТЧЕТНО-ВЫБОРНАЯ

Отчетно-выборная профсоюзная конференция прошла в летнем подразделении Пермского предприятия.

На конференции были подведены итоги работы за год. Члены профсоюза выступили с деловой критикой в адрес руководства предприятия, профсоюзного комитета.

Вновь избранному комитету были высказаны пожелания исправить те недостатки, которые были отмечены в ходе обсуждения работы секторов.

Новоселье диспетчеров

В целях улучшения организации производства в службе спецавтотранспорта Пермского авиапредприятия выстроен домик для диспетчерской и шоферской. Теперь диспетчеру виден весь двор гаража, и он сможет наладить более четкий контроль за работой спецавтотранспорта. Здесь также закончено оформление техкласса.

Н. НИКОЛЕНКО.

По следам наших выступлений

«В плановом знают, на участке догадываются»

Статья Р. Таниной «В плановом знают, на участке догадываются» обсуждена в коллективе завода. Проведено совещание руководства с ИТР и служащими завода и с мастерами первого цеха.

Отмеченные в статье недостатки по организации соревнования внутри участка разборки завода имеют место. В настоящее время разрабатываются новые положения о личных творческих планах и уточняются формы индивидуальных сообразительств.

Однако в статье имеется и ряд неправильных положений. Вывод автора в заключительной части статьи о «недоработанной системе организации соревнования на заводе

является неверным. (Автор имел в виду организацию соревнования на участке завода. — Ред.) Соревнованием охвачен весь коллектив завода. Определены три группы соревнующихся.

Итоги соревнования по основной группе подводятся ежемесячно и за квартал. По вспомогательным цехам, службам и отделам — раз в квартал. Подведение итогов соревнования проходит при участии актива цехов и участков.

На заводе есть доска показателей, на которой отражаются ежедневные результаты соревнования среди цехов.

Материал статьи Р. Таниной построен на одном

факте выдачи индивидуальных заданий рабочим по производительности труда.

Расчет индивидуальных плановых заданий на заводе внедрен в июле текущего года. Эта работа довольно трудоемкая и новая. Автору статьи было подробно объяснено, что метод расчета индивидуальных плановых заданий новый, недоработан, имеет недостатки.

Действительно, представление наших рабочих, выполнивших пятилетний план по производительности труда за 3,5 года, было успешным, итоги по этому показателю должны быть подведены не ранее как к концу 1974 года, а лучше через год после выдачи задания.

Вопросы организации социалистического соревнования на заводе находятся под постоянным вниманием администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

П. ЖИЛЬЦОВ, директор завода 404 ГА; А. ЗАПЛЕТАЛОВ, председатель заводского комитета профсоюза.

«О хлебе, воде и фантазии»

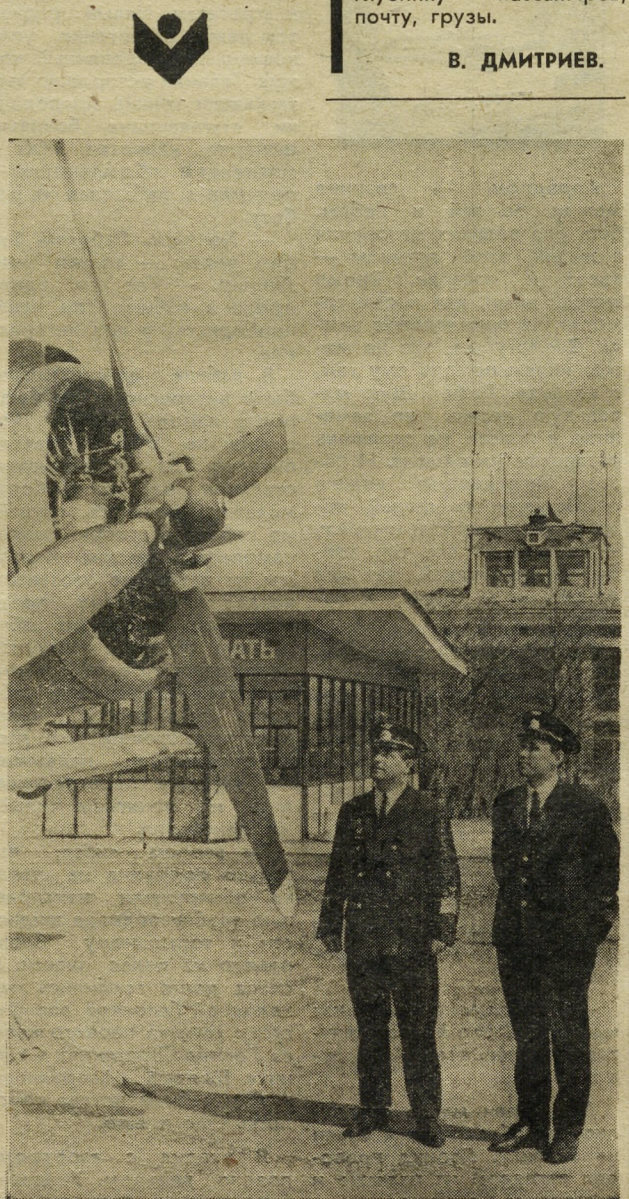
Так называлась статья, помещенная в газете «Авиатор Урала» 28 августа. Работа столовой проверена, сообщает директор первого треста столовых Кузнецова. Факты, указанные в статье, подтвердились. Статья об-

суждалась в коллективе столовой на общем собрании. Заведующей производством столовой Козловой Н. Я. указано на усиление контроля за работой производства. Имеются частичные нарушения техно-

логии приготовления блюд, на что указано зав. производством. Производственным отделом треста столовой оказана практическая помощь, установлен контроль за работой предприятия.

Последний предполетный осмотр.

Фото В. Ветлугина.



НУЖНО РАЗОБРАТЬСЯ

ПОНАЧАЛУ реорганизація бригады водителей спецавтотранспорта по обслуживанию самолетов в Кольцово прошла незаметно. Была бригада простая, стала комплексной. Потом разгорелся сыр-бор. В первую очередь начали выражать недовольство водители. Обид накопилось много: и недоплата за работу, если бригада вышла в меньшем составе, и материальная ответственность за горючее, которая слабо контролировалась и не оплачивалась, и невыдача во-

Здесь были плюсы — машина была всегда исправна, шофер ее знал, работал без ошибок, качественно, в случае неисправности знал, где ее искать.

Однако были и минусы: излишек свободного времени — следствием была игра в домино, увлекательная, конечно, игра, но в рабочее время отнюдь не способствует укреплению дисциплины.

Создание комплексной бригады, в основном, игру в домино ликвидировало. Вместо двадцати человек в

никто не знает, ибо учет такого рода в бухгалтерии Кольцово не ведется. А очень жаль.

А. Ф. КИРИЛЛОВ, бригадир смены № 2 комплексной бригады по обслуживанию самолетов спецавтотранспортом:

— До 1967 года шоферы стояли в очередь, чтобы попасть на работу в бригаду обслуживания. А сейчас что? Работаем вместо семнадцати человек по двенадцать в смене. Почему? Темп работы слишком высок и требует много знаний. А заработок не так велик, как можно было бы ожидать.

Каждый из водителей должен знать по

спецавтотранспорту Е. П. Пакулин говорит о нем неуверенно.

Почему возникла текучка? Как сказал Е. П. Пакулин, приходит в бригаду молодежь, ей романтику подавай — север, тайгу и так далее. Не хочет она работать в аэропорту — скучно, вот и уволилось за последнее время семнадцать человек.

Я прикинул: не много ли романтиков для одной службы? Это не та причина.

Сказано было в разговоре с работниками бригады М. К. Кирилловым и И. А. Роговичем:

— Привлечь людей можно жильем и мате-

ушли из бригады. Такие и не приходят.

И в лаборатории НОТ меня уверяли, что работники комплексной получают достаточно за свою работу.

Однако, говорилось в конце, вводится новая система премирования, которая позволит: во-первых, получить шоферам больше, и прекратит текучку. Во-вторых, она, эта система, благотворно повлияет на дисциплину.

В. С. ДУДИН, начальник лаборатории НОТ аэропорта Кольцово:

— Нормы времени на обслуживание самолетов спецавтотранспортом мы сделали с

Кроме того, один из пунктов новых условий гласит, что за прогул одного из членов бригады отвечает частью премии весь коллектив. Неверно это — хотя бы потому, что такие эксперименты нельзя ставить на таком большом — более десяти человек — коллективе. Хотя бы потому, что коллектив еще не созрел и не окреп. (А если поставить условие: не пришел один человек — лишит премии весь аэропорт, — не солоно ли будет?) Так здесь — то же самое...

И совсем не последнюю роль играет причина, из-за которой беспокоятся водители — это нестабиль-

НЕПОЛНОЦЕННЫЙ КОМПЛЕКС

дителям меховой одежды. Все это почему-то списывалось на недостатки комплексной бригады.

У водителей складывалось мнение: назад, к простой бригаде!

Е. П. ПАКУЛИН, начальник службы спецавтотранспорта аэропорта Кольцово:

— Без комплексной бригады нам не прожить. Вы знаете, как было раньше, до ее создания? Диспетчер надрыгает голос, а водители сидят в домино играют. Пока партию не закончат, самолет будет стоять незаправленным.

Сейчас ритм обслуживания совсем другой. Задержки по вине шоферов спецавтотранспорта почти нет...

ПРЕДЕЛИМ цель, к которой стремились в Кольцово, создавая комплексную оперативную бригаду, — бесперебойное обслуживание самолетов.

Благородная цель, тем более, если учесть, что на долю спецавтотранспорта приходится не менее половины работ с самолетом — начиная от заправки самолета топливом и кончая запуском двигателя при помощи АПА.

Бригада по обслуживанию самолетов — хозяйство достаточно сложное. Один перечень наименований машин и спецоборудования занимает целый абзац.

До создания комплексной бригады каждая машина со спецоборудованием была закреплена за определенным работником в смене. Он отвечал и за ее техническое состояние, и за ремонт, и за качество работы.

После тяжелой болезни скончался Юрий Алексеевич Пушкарев, 1948 года рождения, член ВЛКСМ, командир самолета АН-2.

Коллектив, товарищи и друзья выражают искреннее соболезнование семье, родственникам и близким Юры. Память о нем навсегда останется в наших сердцах.

Группа товарищей.

оперативной смене стало работать (должно бы — мы еще вернемся к этому пункту) семнадцать. Появилась экономия заработной платы. И наконец, самое главное — бесперебойное обслуживание самолетов было достигнуто.

Какой же ценой была достигнута эта цель? Бывшие плюсы обернулись такими минусами...

Домино, если хотите, игра умственная. Играя в нее неумело, очень даже просто можно «рыбу» сотворить — положение, в котором ходить уже нельзя никому. Прогрывает тот, у кого больше «каменной» на руках. Иными словами, — минусов.

Посмотрим, что мы получили от внедрения комплексной бригады.

СНАЧАЛА поговорим о технике, о ее состоянии. Так вот, плохое у нее состояние. Два часа выделяется в бригаде на ее профилактику. Не хватает шоферам этих двух часов. Не хватает, во-первых, потому, что в смене всегда на несколько человек работает меньше, чем это предсказывал оптимистический НОТ. Не хватает, во-вторых, потому, что профилактический ремонт приходится делать вместе с текущим. Текущий ремонт должен производить ремонтный участок автобазы. Но шоферы при воспоминании о ремонте на этом участке начинают морщиться и говорить нехорошие слова.

Ремонтный участок обслуживают недостаточно опытные работники. Даже это обстоятельство может свести на нет самый исправный парк машин. Нет специально оборудованного места для ремонта машин комплексной бригады, им приходится стоять в очереди на «яму».

В результате автомашина до конца никогда не ремонтируется. Неисправности накапливаются, и машина снашивается намного быстрее, чем ей положено. Это невыгодно. Насколько? Этого

меньшей мере семь типов машин и спецоборудования. И знать их в достаточной мере, чтобы из-за пустякового отказа какого-то прибора не пригонять новую машину, не делать задержку.

Бригадир Кириллов назвал только двух человек из своей смены, обладающих такими знаниями.

К тому же некоторые машины в эксплуатации требуют весьма деликатного обращения, например, «воздушная машина», где отказ оборудования может вызвать аварию, опасную для здоровья и жизни окружающих.

Поэтому, из-за повышенных требований, водители не держатся в бригаде.

ТЕКУЧКА плюс отпуска, плюс болезни, плюс прогулы. Подмены нет. А если текучка, то как добиться того, чтобы все шоферы знали все типы машин? Существует условное закрепление, но оно настолько условно, что даже начальник службы

риальным стимулом. Жилье в Кольцово не в избытке. Значит, остался только стимул.

Факты: шофер третьего класса в комплексной бригаде получает в месяц в Кольцово 144 рубля 53 копейки. Шофер третьего класса автобазы № 1 Главсредуралстроя, работающий только на закрепленном КраЗе (в Кольцово требуется знать КраЗ и еще шесть типов машин с дополнительным оборудованием), получит не менее 200 рублей. К тому же оплата работы здесь не почасовая, а сделная.

Но шоферы третьего класса не держатся в комплексной. Уходят вслед за ними и шоферы второго класса — 25 процентов заработка за классность не везде одинакова.

ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, неправы те, кто считает, что материальная сторона — наиглавнейшая в работе бригады, иначе говоря, обвиняют ее работников в рвачестве. Те, кто тянется только к деньгам, давно уже

учетом возможностей аэропорта. Времени на домино у шоферов не остается. Но, конечно, вариант работы у них не идеальный. Хотя и загружены они полностью, а заработок в автобазах города выше.

В новой системе оказался неточным опять тот же пункт об условиях получения премиальных. Вот как это выглядит. Если водитель выполняет свою норму ежедневно, то получает свои премиальные. Если же нет — «срезается» месячная премия на определенное количество процентов.

Причем, если в аэропорт прибыл самолет, которому не нужен какой-то вид работ, скажем, подкачка воздуха пневмосистемы или если он не выбросил парашют и если село пять таких же самолетов, то водитель имеет в этот день весьма реальную возможность не выполнить норму рабочего дня. Из-за этого снижается месячная премия. Метеоусловия влияют на заработок точно так же.

ность системы — то ли будет премия, то ли не будет. Срыв премии возможен не по твоей воле. К этому добавляется неудовлетворенность условиями работы, отсутствие жилья. И в результате — текучка.

Что характерно в отношениях бригады и руководства, это нежелание последнего советоваться с водителями в отношении нововведений.

Комплексная бригада в Кольцово — вещь необходимая. Но примемлемая она лишь после устранения перечисленных недостатков. Организацию работы комплексной бригады необходимо улучшить по всем линиям. Для того чтобы выйти из замкнутого круга — нехватка людей, сношенный автопарк, — нужно работать и лаборатории НОТ, и финансовому отделу Кольцово, и руководству автобазы, и тем, кто отвечает за моральный климат в коллективе.

В. КОПНОВ.
(Наш спецкор.)



Аэровокзал в Кольцово. Фото В. Владина.

Выписывайте «Экономическую газету»

В 1975 году в «Экономической газете» будут широко освещаться следующие вопросы:

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ

Экономические проблемы развитого социалистического общества, ускорения научно-технического прогресса в свете решений XXIV съезда КПСС.

Совершенствование и механизмы использования экономических законов социализма.

Критика современных буржуазных и ревизионистских экономических концепций.

Научно-практические рефераты хозяйственников по проблемам повышения эффективности производства.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Программы, рекомендации и другие учебно-методические материалы для всех звеньев системы экономического образования трудящихся.

Методические статьи в помощь пропагандистам по курсу «Основы экономических знаний» для промышлен-

ности, сельского хозяйства и строительства.

Выпуски по новому курсу «Социализм и труд» в помощь пропагандистам и слушателям.

Опыт организации массового экономического образования.

Экономические конференции по экономическому образованию.

Экономическая литература (обзоры).

УПРАВЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВОМ

Совершенствование и стили партийного руководства хозяйством и форм участия масс в управлении.

Опыт работы постоянно действующих производственных советов (ПДС).

Совершенствование и планирование народного хозяйства.

Материально-техническое снабжение (опыт и проблемы).

Новая система управления промышленностью. (Выпуски об опыте экономической работы объединений).

Работа экономических служб предприятий. Экономические эксперименты.

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ТРАНСПОРТ

Экономические обзоры (ход выполнения пятилетнего плана по отраслям производства).

Совершенствование и социалистического соревнования, разработка и осуществление встречных планов.

Технический прогресс и повышение качества продукции.

Организация технической информации и внедрения передового опыта.

Трибуна директора и экономиста.

Опыт работы мастеров.

СТРОИТЕЛЬСТВО

Повышение эффективности капитальных вложений.

Хозяйственная реформа в строительстве (опыт и проблемы).

Опыт экономической работы в строительных организациях.

На ударных стройках пятилетки.

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

Экономические обзоры развития сель-

скохозяйственного производства.

Научная система ведения колхозно-совхозного производства и повышение его эффективности.

Аграрно-промышленное кооперирование (опыт и проблемы).

Индустриальные методы развития животноводства.

Опыт экономической работы в колхозах, совхозах и межхозяйственных объединениях.

ТОРГОВЛЯ И БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Развитие реформы в торговле, коммунальном хозяйстве и в сфере бытового обслуживания населения.

Прогрессивные формы торговли и бытового обслуживания.

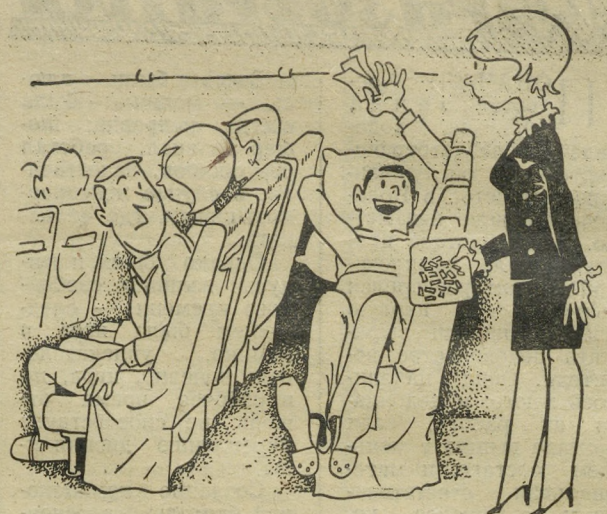
Повышение эффективности работы предприятий городского хозяйства.

ЗАРУБЕЖНАЯ ЭКОНОМИКА

Социалистическая экономическая интеграция в действии.

Опыт экономического строительства в странах социализма.

Улыбки художника



А у меня целых три билета...

Рис. С. Ашмарина.

Обзоры экономики капиталистических стран и развитие рабочего движения.

Зарубежная экономическая хроника.

НОВЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ И СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Новые документы и методические материалы по вопросам про-

мышленности, строительства, сельского хозяйства, торговли и бытового обслуживания.

Консультации по экономическим проблемам, в том числе по переходу на новые условия оплаты труда.

«Справочный стол». Рекламные страницы.

Посажены деревца

В Магнитогорском авиапредприятии состоялся субботник. Работники аэропорта в этот день посадили несколько тысяч саженцев тополя, клена, яблони. Работали дружно. Особенно отличились работники АТБ, гостиницы, службы ГСМ и ВОХР.

Н. ЧЕСНОКОВ.

Наше время поставило задачи защиты природы, сохранения окружающей среды в один ряд с важнейшими проблемами человечества. В этом году Всесоюзному обществу охраны природы исполни-

Пусть прилетают птицы

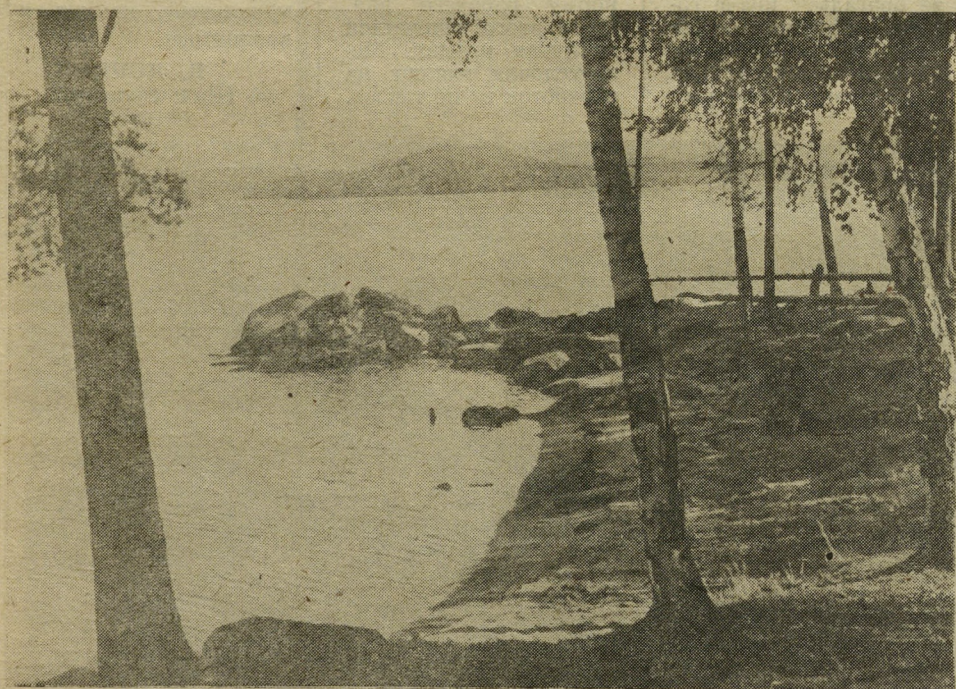
лось 50 лет, но именно в последние годы стало осознаваться значение этой добровольной общественной организации.

Весной была начата работа по созданию общества охраны природы в человека.

— Значит, Иван Федотович, пока ведется только организационная и разъяснительная работа?

— В основном да, но не только она. У нас есть уже и практические дела. На территории службы ВОХР выкопали новый колодец, а старый, не удовлетворявший сани-

тарным требованиям, засыпали. Столярная мастерская наземной службы за счет уплотнения рабочего времени делает скворечники. На участке трудоемких работ и в оперативной смене обслуживания самолетов Ан-2 домики для птиц были сделаны и развешаны на деревьях еще весной. Скоро будем сажать деревья около АТБ.



Осень пришла.

Фото Л. Черных.

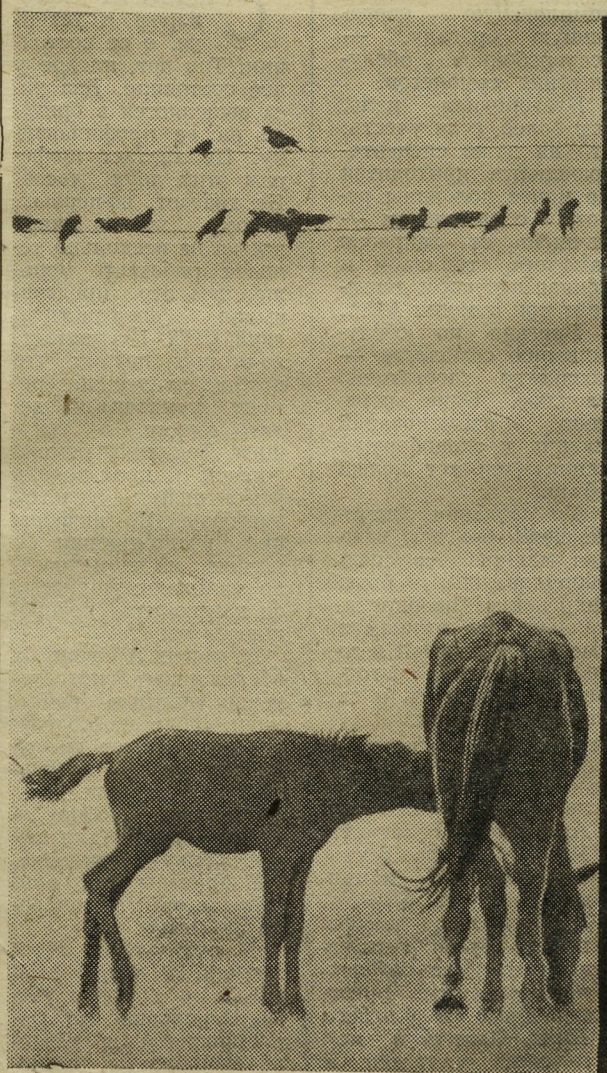
Уктусском авиапредприятии. Наш корреспондент встретился с ответственным за формирование общества охраны природы в Уктусском авиапредприятии инженером по охране труда И. Ф. Ясинским.

— Итак, с чего вы начали?

— Естественно, с разъяснительной работы и агитации. В летних подразделениях, в отделе перевозок, в АМСГ, АТБ, ГСМ и других службах провели ряд бесед о целях и задачах общества, рассказали о его уставе. Во всех службах есть теперь ответственные за вовлечение авиаторов в первичную организацию.

— Кто вступает в ряды «стражей природы» и велика ли уже их численность?

— В общество идут люди разных профессий.



Материнство.

Фото В. Степанова.



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

Тел. 295-461.

295-496.

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 34116. Заказ № 11058.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.