

НА ФИНИШЕ
ПЯТИЛЕТКИ —
ПЯТЫЙ,
ЗАВЕРШАЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 (1972).

СРЕДА,

12

ФЕВРАЛЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII,

Цена 2 коп.



Важное
политическое
событие

9 февраля в газете «Правда» опубликовано в изложении постановление ЦК КПСС «О 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов». В нем отмечается, что победа Советского Союза в Великой Отечественной войне убедительно доказала жизнеспособность и несокрушимость первого в мире социалистического государства. Главным творцом этой победы был советский народ, свершивший подвиг, равного которому еще не знала история.

«...Советский народ, — подчеркивал Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, — с честью выдержал суровое испытание войны. Враг был разбит, повержен. Наш замечательный народ, народ-герой, народ-богатырь высоко поднял над планетой и победно пронес сквозь огонь военных лет ленинское знамя, знамя Великого Октября, знамя социализма».

В постановлении далее говорится, что 30-летие Победы над немецко-фашистскими захватчиками является выдающимся политическим событием в жизни советского народа, всего прогрессивного человечества. День 9 мая 1975 года будет отмечаться как всенародный праздник трудящихся Советского Союза.

Вся пропагандистская и агитационно-массовая работа в связи с подготовкой и празднованием 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, подчеркивается в постановлении, должна проводиться под знаком мобилизации трудящихся, воинов армии и флота на успешное выполнение решений XXIV съезда партии и социалистических обязательств.

Телеграмма

Министерство гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиаработников по итогам всесоюзного социалистического соревнования за четвертый квартал присудили Комму управлению ГА третью денежную премию в сумме одиннадцать тысяч двести рублей.

Поздравляем коллектив управления с достигнутыми результатами, желаем дальнейших успехов в работе по выполнению плановых заданий, встречных планов, социалистических обязательств 1975 г. и пятилетки в целом.

БУГАЕВ.

ЗУЕВ.



В авангарде —
коммунисты

Партийной организации Магнитогорского авиапредприятия 25 лет. Первыми коммунистами нашей партийной организации были Б. Н. Рыжков, А. И. Кочин, Г. С. Ватутин, Н. П. Распутин и автор этих строк. Но хотя организация и была столь малочисленной, на ее счету много хороших дел. Аэропорта в Магнитогорске в то время еще не было. На «зеленом поле» базировалось несколько легких самолетов и планеров, да с 1949 года один самолет Аэрофлота.

Прошли годы. В Маг-

нитогорске сейчас гостеприимно встречает гостей прекрасный аэровокзал, оснащенный современным оборудованием. Крылатые лайнеры быстро домчат своих пассажиров в самые отдаленные уголки нашей Родины.

Но, как и тогда, в далекие послевоенные годы, главное — это люди. И сейчас коммунисты берут на свои плечи решение самых трудных задач.

В. А. МОШКИН,
ветеран
Аэрофлота.

От слов — к делу

Почти месяц прошел со времени Всесоюзного комсомольского собрания «Родина, партия — ударный труд, высокое качество работы, отличную учебу!». На собрании был намечен конкретный план комсомольских дел на год.

Итак, что же сделано и что делается сейчас, спустя месяц! Поскольку 1975 — год особый, год тридцатилетия Победы, множество дел молодежи посвящено этой дате. Комсомольцы службы радионавигации и связи Челябинского авиапредприятия откликнулись на призыв комсомольцев Москвы «За себя и за того парня!», включив в состав своей службы летчиков С. Гуртовского, Н. Черемухина, А. Артюгина, Я. Шварц, призванных в армию из нашего подразделения и погибших в боях за освобождение Родины. В комсомольских организациях собирается фактический материал о трудовом и

боевом пути этих летчиков.

За право выполнять 9 мая «рейс Победы» развернулось соревнование у комсомольцев летного подразделения и службы бортпроводников. Большое внимание здесь уделяется повышению культуры обслуживания авиапассажиров.

В канун тридцатилетия Победы продолжается сбор средств на строительство памятника воинам подразделения, погибшим в Великой Отечественной войне.

Встречи с ветеранами войны, работающими в авиапредприятии, которые уже состоялись и которые еще намечено провести, будут для наших комсомольцев также уроком мужества и верности долгу.

В. ПРИЛАДЫШЕВ,
секретарь комитета комсомола
Челябинского
авиапредприятия.

На всех гранях работы

Кого-то с планом подвела погода, кого-то — собственная нерасторопность, несогласованность в работе служб. А вот в Кургане январь был труден другим — малым объемом работ. Командир летного подразделения Анатолий Никифорович Нечаев с тревогой и неудовольствием сказал: «Отказала Тюмень». Действительно, Тюменщина с ее нефтяным промыслом, бурным строительством — это всегда непочатый край работы для летчиков. И такой отказ, тем более неожиданный, не мог не сказаться на ритме их работы.

И все же январские производственные показатели, в основном, предприятие «выдало» неплохо. По пассажирообороту план выполнен на 110 процентов, по приведенным часам — на 129, по доходам — на 103. Убыток против планового сокращен на 10 тысяч. Это тем более важно, что коллектив предприятия, успешно закончивший прошлый год — наряду с работниками ЦАВС курганцы претендовали на первенство в социалистическом соревновании среди предприятий управления, достигший высоких показателей в регулярности полетов, не сбавил, несмотря на трудности, своих темпов и в новом году.

В летном подразделении с большим уважением отзывались о коллективе, которым руководит В. Т. Полтавский. Это он «делал план», то есть в какой-

то степени, или, точнее, в большей степени, компенсировал временную неудачу подразделения самолетов АН-2. Цифры, которые привел командир, в большинстве своем превышали плановые. И еще удивил «разбег» подразделения вот в чем: социалистические обязательства на новый год предусматривали, что 24 члена коллектива повысят классность, а повысили ее за 20 дней января уже несколько человек.

С большим трудовым подъемом работали экипажи. Перевозка пассажиров, спецрейсы для Кургансельмаша и других предприятий области, грузы для нефтяников Севера — вся эта работа выполнялась в срок и с высоким качеством экипажами Н. А. Молюшова, Г. И. Малкова и другими.

Отличное настроение было «налицо» у командира комсомольско-молодежного подразделения Г. Н. Соколова. Ребята из его подразделения после недавнего прошедшего комсомольского собрания ждало много дел. Командир самолета АН-2 Игорь Семенов предложил отметить приближающийся юбилей — тридцатилетие Победы борьбой за высокое мастерство и отличную технику пилотирования. Почему возникло такое предложение? Летчики гражданской авиации, принимавшие участие в войне, наравне с военными проявляли чудеса храбрости и виртуозности. Вот поэтому и решили в комсомольско-молодежном коллективе своими успе-

хами подкрепить честь профессиональной марки. Подразделение борется за право называться коллективом коммунистического труда. Здесь собирают материалы и фотографии по истории создания предприятия. Для них, молодых, только набирающих опыта, особенно необходимо почувствовать тесную связь со своим предприятием и личную ответственность за его репутацию.

Сплоченность в работе, общественных делах сказывается на той морально-психологической атмосфере, в которой каждый может работать творчески, с полной отдачей.

В целом летное подразделение успешно справилось с планом января. В плановом отделе предприятия мне сообщили, что план по эксплуатационным километрам, по приведенным часам, по доходам — основным показателям — перевыполнен. И, коснувшись непосредственно производственной стороны лишь на примере коллектива В. Т. Полтавцева, не хотелось бы представить дело в том свете, что лишь он «вытянул» трудный план января. Добросовестно, «не ропща», как выразился один из командиров, работали люди всех подразделений, сумев все грани работы сделать факторами повышения производства.

Т. АЛЕКСАНДРОВА,
Курган.



На снимке: теоретические занятия в подразделении Р. Ф. Тюменцева.

НОВОСТИ

В фонд Мира

Коллектив службы авианеопераций Пермского предприятия МВЛ в честь тридцатилетия Победы в Великой Отечественной войне взял на себя обязательства: отработать в честь знаменательной даты рабочую смену и заработанные деньги перечислить в фонд Мира.

Этот почин на профсоюзном собрании работников службы был всеми горячо одобрен.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

14 февраля у авиапредприятия Ижевского предприятия состоится экономическая конференция командно-руководящего состава, партийного, профсоюзного и комсомольского актива. О выполнении производственного плана, экономической эффективности работы служб предприятия за прошлый год, задачах повышения ее в 1975 году собравшимся доложит командир авиапредприятия С. П. Дегтев.

Будут намечены конкретные мероприятия по исправлению грубых нарушений финансовой дисциплины, имевших место в прошлом году, усилению контроля за работой планового и финансового отделов со стороны командования предприятием, меры по обеспечению выполнения производственного плана февраля.

Сегодня мы заканчиваем публикацию выступлений на методической конференции пропагандистов. В выступлениях участников конференции прозвучала серьезная озабоченность постановкой политического и экономического образования среди авиапредприятий, его организацией. Главными направлениями в работе были приняты дальнейшее повышение эффективности учебы, ее активное влияние на выполнение производственных задач, дифференцирование методологии пропагандистской работы.

Под постоянным контролем

В нашем летном подразделении в системе политической и экономической учебы, формах массовой пропаганды и в вузах обучается 99,8 процента личного состава. Часть личного состава постоянно находится в отрыве от базового аэропорта. И именно с этой частью мы организовали самостоятельную форму обучения. В организационном отношении она строится следующим образом: перед началом учебного года до слушателей был доведен план занятий школы основ экономических знаний (первый год обучения), который предусматривал темы, сроки и сдачи работ над ними, зачетов по ним слушателями.

Для оказания методической, теоретической и практической помощи и контроля за изучением экономических тем, за 5-6 слушателями были закреплены пропагандисты - консультанты из числа наиболее опытных, теоретически подготовленных коммунистов и комсомольцев. В летном подразделении на протяжении ряда лет существует зачетная система, по которой слушатель имеет зачетную ведомость с указанием тем и сроков их сдачи. В свою очередь пропагандист составляет план оказания индивидуальной помощи

и осуществления контроля за каждым слушателем. Вылетая на оперативную точку, он планирует встречу с пилотами, знакомится с составленными слушателем конспектами по изученным темам и первоисточникам, беседует по пройденному материалу, помогает разобраться в неясных вопросах. В целях оказания помощи пилотам в самостоятельной учебе командование и партийное бюро систематически организуют проведение индивидуальных и групповых бесед для слушателей как на оперативных точках, так и в базовом аэропорту.

Одной из действенных форм контроля и стимулирования учебы является систематическое заслушивание коммунистов и пропагандистов-консультантов на собраниях партбюро и партгрупп об их идейно-теоретическом росте, работе со слушателями. В этих отчетах пропагандистов главным является эффективность их работы по повышению трудовой, общественно-политической активности, производительности полетов и укреплению дисциплины.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
заместитель командира летного подразделения Уктусского авиапредприятия.

Знать, чтоб научить других

Я ВЕДУ занятия в сети комсомольской политечебы. 27 молодых, не похожих друг на друга людей — вот мои слушатели. Прежде чем прийти к ним на первое занятие, я узнала о них все, что можно, из бесед с начальником отдела кадров, с секретарем комитета комсомола, с начальниками служб. Их образование, стаж, общественные поручения — все интересовало меня. Ведь если не будет у нас рабочего контакта — не будет достигнута и цель, которую я поставила перед собой.

Первое занятие в кружке начинается с лекционного урока «Жить, бороться и учиться колениски».

Решила провести диспут «Каким я вижу человека коммунистического общества?». Продумываю план диспута. Занасаюсь знаниями, под-

бираю литературу по теме. Вновь обращаюсь к произведениям классиков марксизма - ленинизма, к материалам XXIV съезда КПСС, к молодежным изданиям. До начала диспута комсомольцев, которых и знала получше, попросила подготовить конкретные вопросы и выступить перед товарищами, чтобы «разжечь» спор.

Выступающих было много. Говорили не только о хорошем, но и о недостатках, которые мешают в работе. Диспут удался. Но не всегда бывает все гладко. Бывает, я не могу ответить на какой-либо вопрос. Я не стесняюсь в этом признаться. Иногда прошу ответить сведущих слушателей — в моей группе много людей с высшим образованием, зрелых — либо обещаю подготовить вопрос.

Повышение идейно-политического уровня —

В. Старостенко.
Пермь.

ЗА ТЕОРЕТИЧЕСКИМИ ВОПРОСАМИ — ПРАКТИЧЕСКИЕ ДЕЛА

28 января при Уральском управлении гражданской авиации состоялась методическая конференция пропагандистов. По прибытии в авиапредприятия пропагандисты обменялись мнениями о проведении конференции. Многие из них обстоятельно проинформировали партийные комитеты и партбюро.

Правильно и своевременно среагировало партийное бюро Пермского авиапредприятия МВЛ.

Здесь на заседании бюро обсудили вопрос «О руководстве пропагандистами в политической учебе и экономическом образовании». С докладом выступил инструктор РК КПСС А. Ф. Погребляк.

Партийное бюро обязало секретарей цеховых парторганизаций и пропагандистов принять к исполнению рекомендации, которые были приняты на методической конференции пропагандистов.

В. БАРТЕНЕВ.

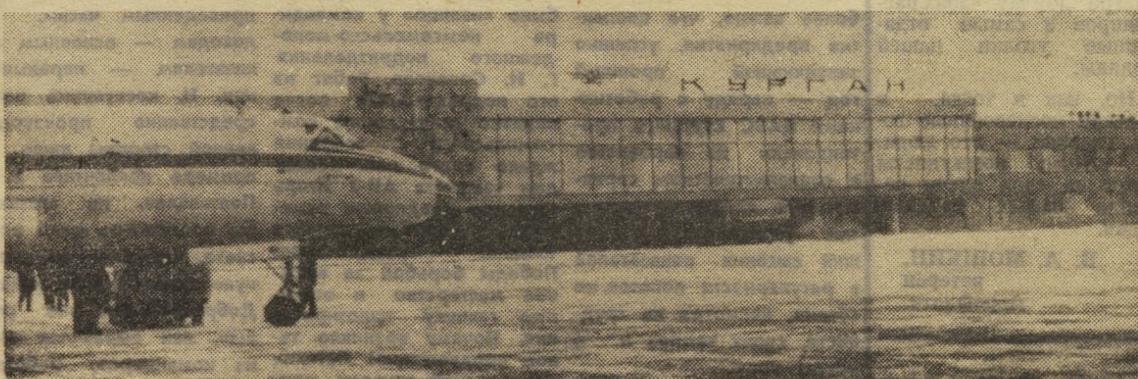
нужная школа

Решение одной из важнейших задач — создание материально-технической базы коммунизма — зависит от многих факторов: от ускоренных темпов развития технического прогресса, от активного участия в нем всех трудящихся.

Дело комсомола — искать новые пути привлечения всех юношей и девушек к участию в этой важной работе. В 1974 году молодежь нашего предприятия подано и реализовано 87 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 15438 рублей. Много это или мало? Мало, потому что в рационализаторской работе приняли участие только 45 человек. Бикмухаметов, механик АТХ, реализовал 15 предложений, Виктор Друсинов, инженер АТБ, и Виктор Печеркин, инженер РПС, — по пять предложений.

С целью повышения активности молодежи в рационализаторской и изобретательской работе в нашем предприятии организована комитетом ВЛКСМ совместно с техническим отделом школа молодых рационализаторов с 20-часовой программой обучения. Занятия проводят ведущие специалисты предприятия. Цель занятий — привить молодежи вкус к творчеству, поиск резервов производства, научить находить темы рационализаторских и изобретательских предложений, оформлять их документально, подсчитать экономический эффект и использовать на своем рабочем месте. Практические занятия проводит инженер по рационализации и изобретательству С. И. Андронов.

В. ПРИЛАДЫШЕВ.
Челябинск.



Курганский аэропорт. Фото В. Комогорова.

Решать насущные вопросы

Бюро рационализации и изобретательства играет важную роль в укреплении и развитии авиапредприятий. Его задачи несколько отличаются от задач общества ВОИР. Если это общество сложено из добровольных начальных и изобретения сюда подаются, так сказать, в порядке «самодеятельности», на любую тему, то бриз выполняет работу, тесно связанную с производством, решает самые назревшие проблемы.

Организация работы бриза в каждом авиапредприятии управления своя. Поскольку в прошлом году коллектив Уктусского бриза неоднократно занимал призовые места в УрУ ГА, а по годовым итогам он стоит на втором месте, мы считаем, что знакомство с организацией нашей рабо-

ты не будет лишним никому.

Коллектив рационализаторов предприятия включает в себя девять творческих групп — по числу служб, наиболее тесно связанных непосредственно с производством и обслуживанием материальной части. На очередном заседании бриза начальники служб докладывают об «узких местах» служб и вносят свои предложения относительно их ликвидации. Список «узких мест» вносится в тематический план.

Тематический план состоит как бы из двух частей. В первую входит, кроме, как уже говорилось, предложения технической информации Аэрофлота и Уральского центра технической информации. Вторая часть пла-

на включает в себя сроки и методы внедрения авторских свидетельств. Кроме того, в план входят элементы внеплановой рационализации.

Этот план составлен жестко — подача выполнения предложений должна укладываться в свои сроки и в то же время достаточно гибко, чтобы мы смогли его корректировать — вносить какие-то дополнения и убирать задачи, ставшие ненужными в результате подачи каких-то незапланированных предложений.

В прошлом году добился выполнения тематического плана примерно на семьдесят процентов. Считаю, что эта цифра вполне приемлема. Стопроцентного выполнения плана можно добиться только не корректируя его. В то же время эта

цифра говорит о том, что задачи были поставлены по силам и своевременно.

Назову несколько наиболее интересных предложений, поданных в прошлом году. Это, например, приспособление для снятия наклепа конусов втулок несущего винта вертолетов МИ-4 и МИ-8. Годовая экономия от его внедрения 1148 рублей. Это эффект непосредственный, связанный с сокращением транспортных расходов. Но неподсчитанных денег авиапредприятия получило не меньше, потому что простой вертолета по этой причине сокращены.

Или вот другой пример. Внедрение прибора для замера упругости пружины клапанов газораспределения двигателем АШ-62ИР дало нам 348 рублей эко-

номии. Но ведь за всеми цифрами экономии средства в копилку авиапредприятия, — только начало цепочки благоприятных для производства обстоятельств. Цифры, кстати говоря, не маленькие — по мелочам набегало 36 400 рублей годовой экономии. Это составляет примерно два дня работы авиапредприятия.

И в этом году коллектив нашего бюро по рационализации и изобретательству не снижает темпов работы. Успешно идет выполнение тематического плана. По-прежнему достойный вклад в работу коллектива вносят авиатехники УТР А. М. Бахарева, авиатехник участка подготовки производства А. Г. Зюзов, авиатехник участка сельхозработ А. Л. Овечкин и многие другие, благодаря которым бриз Уктусского авиапредприятия успешно выполняет свою задачу по производству.

А. ПЕТРОВ,
старший инженер бриза Уктусского аэропорта.

Авиационной технике — высокую сохранность

Министерство гражданской авиации утвердило дополнительные мероприятия для исключения повреждений на земле самолетов и вертолетов.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

нарушение личным составом приказов, наставлений и инструкций, определяющих правила руления самолетов (вертолетов), движения автотранспорта и средств перронной механизации;

водители спецавтомашин плохо знают и не выполняют правила подъезда (отъезда) к самолетам;

невыполнение командирами кораблей и инженерами всех степеней требований приказа № 110-74 г. о личном участии в подготовке самолета к вылету;

отсутствие контроля со стороны руководящего командного и инженерного состава;

слабая воспитательная работа по сохранению социалистической собственности.

ОСНОВНЫЕ НЕДОСТАТКИ

инженерно-технического состава:

техсостав не встречает спецмашины, подходящие к самолету;

буксировка самолетов с неполным составом бригады и неисправным буксировочным оборудованием;

опробование двигателей на стоянках, не очищенных от льда и снега, а также с неисправными швартовочными средствами и

упорными колодками; монтажно-демонтажные работы выполняются на необесточенных системах;

не устанавливаются страховочные подъемники при работах на системах уборки и выпуска шасси;

повреждения при удалении с самолетов обледенения тепловыми машинами;

летного состава:

плохая осматрительность;

руление на повышенной скорости;

развороты с недопустимыми радиусами;

запуск двигателей: без участия авиатехника, при отсутствии давления в тормозной системе, без постановки на стояночный тормоз;

неправильное крепление грузов (повреждение элементов конструкции);

нарушение центровки (опускание самолета на хвост);

специалистов наземных служб:

водители не останавливают спецавтомашину за 10 метров до самолета;

работа на неисправных спецавтомашинах; незнание устройства спецавтомашин и правил их эксплуатации;

плохая очистка аэродрома от льда, снега и посторонних предметов;

работников службы перевозок:

погрузка грузов без предварительного взвешивания;

незнание и невыполне-



ние правил подъезда (отъезда) к самолетам;

вождение средств перронной механизации лицами без допуска на право вождения;

небрежная погрузка грузов и отправка агрессивных жидкостей и материалов в непригодной таре.

НЕОБХОДИМО

инженерно-техническому составу:

встречать подходящие спецавтомашины, руководить подъездом до места остановки и устанавливать под колеса упорные колодки;

буксировку самолета выполнять только в полном составе бригады при исправном буксировочном оборудовании;

содержать стоянки для опробования двигателей очищенными от льда, снега, посторонних предметов и с исправными швартовочными средствами. Инженерному составу осуществлять контроль;

не допускать монтажно-демонтажных работ на необесточенных системах самолета и работ с системами

шасси без страховочных подъемников;

летному составу:

строго выполнять правила руления самолетов днем и ночью (НПП ГА-71 7.15-7.1.16); на разборах подробно анализировать допускаемые нарушения;

командирам кораблей:

при подготовке к каждому полету учитывать погодные условия и состояние покрытий на стоянках самолетов (перронах) и рулежных дорожках, расположение самолетов и другой техники в направлении предстоящего руления;

руление прекратить:

при отсутствии полной уверенности в безопасном движении самолета вблизи препятствий;

при отказе тормозной системы;

при состоянии поверхностей мест руления, не обеспечивающем безопасности движения самолета;

рулить на минимальной скорости;

при ограниченной видимости;

при развороте; вблизи препятствий;

при пониженном коэффициенте сцепления;

лично участвовать в подготовке самолета к полетам, распределять среди членов экипажа обязанности по сохранности самолета и контролировать их выполнение;

не допускать руления на скорости свыше установленной для данного типа самолетов;

контролировать размещение грузов на самолете в пределах установленной центровки и их крепление;

специалистам наземных служб:

водителям спецавтомашин останавливаться за 10 метров до самолета;

не производить движение машины у самолета без команды;

не допускать к работе лиц, не имеющих допуска и на неисправном спецавтотранспорте;

не допускать подъезда к самолетам спецмашин, не имеющих колодок;

постоянно содержать рулежные дорожки, места стоянок и перроны, очищенными от льда, снега и посторонних предметов;

работникам службы перевозок:

не допускать загрузки в самолет грузов без предварительного взвешивания. Водителям погрузочных автомашин останавливаться за 10 м, не доезжая до самолета;

подъезд (отъезд) средств перронной механизации к самолету производить только с разрешения технического состава. Устанавливать под колеса упорные колодки;

исключить:

езду на средствах перронной механизации лиц, не имеющих допуска на право вождения;

погрузку в самолеты агрессивных жидкостей и материалов в непригодной таре.

Земные посты Аэрофлота

Машины, представленные в Москве, на выставке наземной техники, уже начинают входить в арсенал современных технических средств гражданской авиации.

На площадке один из «гулливеров» аэродромной службы — агрегат, выполняющий обязанности механического дворника. На вооружении исполнения на колесах — четырехметровый нож для уборки снега. Стальная щетка метровой диаметра рашпирит бетонное покрытие. Мощный генератор сметает остатки снега тугой струей воздуха на шестьдесят метров в сторону.

Другой агрегат — ледоочистительная машина. Комплекс ее аппаратуры включает авиационный двигатель, специальный облучатель. Мощные лампы излучают инфракрасные лучи, нагревают поверхность бетона, лед тает снизу, и сжатая струя горячего воздуха от авиационного двигателя снимает корку льда.

Неподалеку от уборщика льда — «волакрик», оборудованная средствами связи с командно-диспетчерским пунктом аэропорта и экипажами самолетов. На ее кузове надписи на русском и английском языках: «Следуйте за мной!». Она выполняет функцию регулятора движения самолетов по аэродрому.

Словно наготове стоит агрегат, похожий на вездеход. Впереди на нем лафетный ствол водяной пушки, управляемый дистанционно. Это аэродромный пожарный автомобиль с двумя отдельными кабинами, оснащенными переговорными устройствами и радиостанцией. Цистерна вмещает более десяти тысяч литров воды, специальных жидкостей и пенообразователей. За минуту из ствола пушки на пламя может обрушиться около двух с половиной тонн жидкостей.

Семейство грузчиков: автоматические лифты на колесах, транспортеры багажа, почты и питания для пассажиров.

Выставка демонстрирует новую технику, которая на земле обеспечивает полет быстрокрылых лайнеров.

А. ПЕРХОВ.



Берегите снабженца!

Берегите снабженца! Не трогайте его по мелочам! Такую табличку Валентин Ильич, наверно, с удовольствием повесил бы на дверь своего кабинета. Но пока личность его никакими категоричными указаниями официально не ограждена от назойливых, нетерпеливых просителей он отбивается самостоятельно. А какие просители бывают: — Раз скажешь — «нету», в другой — откажешь, так они еще и в третий осмеливаются просьбами надоедать. Взять хотя бы эту Рыбину — аккумуляторщика авиатехнической базы. Год ей говорил: нету ареометра — дефицит, второй говорил: нету! До сих пор успокоиться не может, не могу, говорит, без него работать. Однако ж, работает... Вот и пусть ее потерпит, авось и дефицитом этот ареометр быть перестанет. Тогда спокойношь, без нервотрепки доставим. А что, разве не так? Все доставим постепенно. Но всему свой срок. Пойми ж ты, товарищ Рыбина,

не одна ты у меня. Воды тебе дистиллированной — давай, перчатки — тоже, материал обтирочный — опять же ко мне. А я-то ведь один! Так береги... эх, жаль, таблички нет. Очень нужна, можно сказать, профилактического смысла табличка. И, пожалев сам себя, В. И. Старцев, начальник отдела материально-технического снабжения Курганского авиапредприятия, привел мне пример, в котором наглядно были отражены все прелюдии его усилкам работать оперативно. Нужна была ванна. Обыкновенная, в которой дети плещутся. За семь рублей. Заявка такая поступила опять же из аккумуляторной. Важны поблескивали во всех хозяйственных магазинах Кургана. Но путь к ним для снабженца был наглухо закрыт. Обыкновенным товарным чеком, сумму которого бухгалтерия предприятия ограничила пятью рублями. Как тут быть?

— А что я в них укажу, какой товар? — справедливо воспротивился Старцев. Нет, так было нельзя. По беззачетному расчету ваннами магазины не торговали — им было невыгодно. Дни шли, а выхода все не было. И вот на исходе месячного срока — эврика! А дальше как-то и пересказывать не хочется. Пошли к командиру авиапредприятия, он дал распоряжение бухгалтерии, ну а бухгалтерия... да что там! — купила все-таки ванну. А это главное. И Валентин Ильич заканчивает: — «А вы думаете, легко?» «Нет, совсем нелегко», — мысленно согласилась я. Да если еще представить, что ситуация, подобные этой, случаются едва ли не каждый день. Тут, пожалуй, без ЭВМ не обойдешься, чтобы отыскать верное решение. Но когда мне захотелось узнать у начальника ОМТС, сколько же заявок за год отделу приходится удовлетворять, сколько из них удается выполнить, оказалось, что

вопрос мой просто неуместен. «Много», — только такой лаконичный ответ и смогла я получить от Старцева. Все делается так: приносишь тебе заявку. Кладешь ее в угол стола, в общую стопу. А когда приходит случай ее выполнить, сбрасываешь уже ставшую просто бумажкой заявку в мусорную корзину. Вот таким механическим способом и ведется учет заявок. А срок выполнения — это уж такая тонкость, о которой и упоминать нечего. Тем более на заявках, лежащих на столе, дата далеко не всегда проставлена. Но между тем во многих службах, не располагая точными данными о выполнении заявок отделом снабжения, быстро ориентируются в других цифрах. Например, начальник службы РЭСОС И. К. Попов сказал, что за весь год от них не было выполнено ни одной заявки на необходимые им предохранители. Предохранители эти в среде снабженцев тоже занимают графу «дефицит». А слово это для Старцева надежнее брони. Но вновь и вновь все та же беспокойная Э. А. Рыбина нарушает покой отдела. Никакой броней от нее не спасешься. Требу-

ет паспорт на серию книг, с которой ей приходится работать. Короче, для Старцева давно уже она стала олицетворять ту самую старуху из сказки «О рыбаке и рыбке», отличающуюся черной неблагодарностью. Вот оставить бы ее у разбитого корыта — нет, не да и мелькнет отчаянная мысль у В. И. Старцева. Тогда усвоит, что снабженца... Беречь надо!

Р. ТАНИНА.
Курган.



ВЕРНЫЕ МАЯКИ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ
Фото В. Степанова.

30-летию Победы посвящается

XXIII ЗИМНЯЯ СПАРТАКИАДА

Первые старты

КИРОВ. 31 ЯНВАРЯ,
11 ЧАС. 30 МИН.

По команде — «смирно!» замерла шеренга спортсменов. Это лыжники авиапредприятий Свердловска, Челябинска, Кургана, Ижевска, Кирова, Магнитогорска и Пермского МВЛ завода 404 ГА и Троицкого авиационного училища. Сегодня здесь, на лыжной базе, начинается XXIII зимняя спартакиада Уральского управления гражданской авиации, посвященная 30-летию Победы над фашизмом. Спартакиада открывается финальными соревнованиями на первенство УГА по лыжному спорту. Главный судья соревнований В. С. Исупов рапортует командиру Кировского авиапредприятия В. Е. Бегетову, что участники построены. Звучит команда: «Поднять флаг!». Это почетное право предоставлено капитану кольцовской команды — победительнице прошлогодней спартакиады. И вот уже реет на мачте аэрофлотовское полотнище, возвещая открытие соревнований...

Первыми стартуют женщины, участницы гонки на 5 километров. Уже сейчас можно заметить разницу в подготовке спортсменок. Хорошая техника, легкий ход у лыжницы под № 3, она сразу обходит трех соперниц. А когда стартует лыжница под № 32, раздаются возмущенные возгласы. Возмущаться есть чем: совершенно прямая спина, фланирующий лени-

вый ход (не ход — походочка). Такой старт — неуважение к соревнованиям.

Лыжи, как и всякий другой вид спорта, требуют к себе уважения. Лыжи, как и всякий вид спорта, требуют от спортсмена огромной выносливости и самоотверженности. Для настоящего лыжника, какова бы беда его ни подстерегла, дело чести — не сойти с лыжни.

Сегодня среди женщин не много титулованных ветеранов: Любовь Тимофеевна Красильникова — абсолютная чемпионка I спартакиады УГА, Надежда Семенихина (Волкова) — неоднократная чемпионка Аэрофлота СССР. Зато немало молодежи, впервые приехавшей на спартакиаду. И основная борьба на дистанции разгорелась между молодыми лыжницами.

Надо сказать, что лыжня подготовлена не лучшим образом. Похоже, что начальник дистанции прокладывал не скоростную трассу, а слаломную: слишком усложненные подъемы, поворот на 180°. Разбитая лыжня с обилием нырков и впадин заставляет спортсменов сбавлять скорость.

И все же кировчанка Алевтина Созинова показала хороший результат. 21 минута 7 секунд — ее время. Второе место у Надежды Игнатович из Кургана, третьей тоже стала курганская лыжница Вера Оглуздина. Надежда Се-

менихина пришла к финишу четвертой.

Медсестра Кировского авиапредприятия Алевтина Созинова только год назад возобновила лыжные тренировки, подтвердила свой первый разряд. А его Аля имела уже в 16 лет. Но тогда все перечеркнул не-

В это время мужчины продумали стратегию. Что соревнуются в гонке на 15 километров. Почти на равных идет борьба за секунды между ветераном кольцовской команды Павлом Расковаловым и курганцами Николаем Девятовым и Валерием Андриевских. На нынешнюю спартакиаду курганская команда прибыла в очень сильном составе. Много дали лыжникам десяти-

Отстаешь от Раскова-



счастный случай: девушку сблала машина. С переломом ноги нечего было и думать о лыжах. Но Аля думала.

— Увижу, — вспоминает, — как подруги тренируются, — обидно до слез.

Со временем начала заниматься легкой атлетикой, но лыжи перетянули. Сейчас двадцатилетняя спортсменка в отличной форме.

дневные сборы. Руководитель команды радиотехник В. А. Подгорнов уделял внимание работе над техникой, ходьбе по глубокому снегу. В перечень тренировок вошли два пятидесятикилометровых похода. И результаты дают себя знать.

Курганцы сделали ставку не только на физическую подготовку и итальянскую лыжную мазь. Они тонко

лучшее время в гонке — 54 мин. 26 сек. показал автомеханик из Кургана Николай Девятов, выиграв у Павла Расковалова 7 секунд. Третий результат у курганца Валерия Андриевских — 54 мин. 40 сек. По итогам дня курганская команда заняла 1-е место, второе — у команды Кольцово, третьими стали кировчане.

Душа команды...

внимание к людям. Увидит, например, что не умеет лыжник брать подъемы, — сам подойдет, посоветует, научит.

этап. Команда Кольцово проигрывала Кургану 40 секунд, когда стартовал Расковалов. На этих десяти километрах Павел раскрыл свои бойцовские качества и волю к победе. Оставив позади курганца Валерия Андриевских, Расковалов у самого финиша резко увеличил разрыв. Лыжник весь «выложился» в этом рывке и выиграл пять дорогих секунд, принесших его команде победу.

А через день, в гонке на 20 километров, Павел снова был первым, показав отличный результат. — 1 час. 6 мин. 40 сек. Валерию Андриевских потребовалось на 4 секунды больше, Николаю Девятому — на 34 секунды.

Лыжами Павел занялся в 12 лет. Слабенькому подростку их прописал врач, как последнее средство против воспаления легких. Первым тренером Расковалова был Яков Исакович Рыжков, воспитавший члена сборной страны по лыжам Владимира Сабурова, Александра Пятюгина и других замечательных лыжников. В 15 лет Павел уже имел первый взрослый разряд. Через два года курсант Иркутского технического авиационного училища Расковалов стал чемпионом области по лыжам среди юниоров. А в Кольцовском авиапред-

приятии бортмеханик самолета Ил-18 Павел Расковалов — бессменный участник и призер лыжных состязаний Уральского управления гражданской авиации, участник соревнований на первенство Аэрофлота.

— Другим спортом никогда не занимался, а без лыж не могу. Тренируюсь сам, — рассказывает Павел.

— За что люблю? За радость. И потом... Лыжи ведь дают человеку всестороннее физическое развитие.

девушка. На лыжне эта девушка была настоящим бойцом. Во время эстафеты Аля порвала свои лыжные ботинки, и сегодня ей пришлось бежать восьмиклометровую дистанцию в чужих, маленьких. Когда Созинова пришла к финишу, пальцы на ногах совсем одеревенели, но пришла она первой. Ровно 35 минут — ее время. Второй была Надежда Игнатович (35 мин. 14 сек.), 3 и 4-е места — у В. Оглуздиной и Н. Рожной (Кольцово), показавших одинаковый результат — 36 мин. 20 сек.

Хочется отметить и ки-

от них не прибыл ни один человек.

Нельзя не сказать и об общих для всех недостатках в подготовке лыжников. Нынешняя спартакиада показала, что даже у многих весьма перспективных спортсменов было мало тренировок, и потому не все выступили в полную силу. Тренируются авиаторы обычно самостоятельно.

Думается, что руководители авиапредприятий должны пойти навстречу спортсменам, внести какие-то коррективы в график их работы. Нельзя же уповать только на сборы перед соревнованиями.

«Мы верим твердо в героев спорта...»

В КРАСНОМ уголке гостиницы «Спортивная» идет награждение победителей спартакиады. «Вокруг раскрасневшиеся, обветренные лица. Многим сегодня мороз пощипал щеки. Но несмотря на ветер и холод, на лыжне было жарко.

— За первое место в гонке на 5 километров награждается Алевтина Созинова!

— За первое место в гонке на 8 километров... И снова за наградой выходит милая, застенчивая

ровчанка Владимира Краева, который в эстафете вывел свою команду с четвертого на третье место.

Главный кубок спартакиады увезет победительница — курганская команда, набравшая 27494 очка. Второе место — у команды Кольцовского авиапредприятия (26625 очков), третье — у кировчан (25758).

Неплохо выступала команда завода 404 ГА. У нее четвертое место. Команды аэропорта МВЛ Перми, Ижевска и особенно Челябинска были слабенькими. А в Пермском предприятии вообще проигнорировали спартакиаду, на соревнованиях

Ведь спартакиада — не только праздник ловкости и силы, но и проверка спортсмена, подведение итогов его тренировок.



Полосу подготовил наш спецкорр. П. Деменцева.
Фото С. Шабалина

1. февраля. Киров. Дан старт женской лыжной эстафете три по пять километров. На всех трех этапах лидировали спортсменки из Кургана, Надежда Игнатович, стартовавшая на первом этапе, далеко оторвалась от основной группы лыжниц. Она показала лучшее личное время. Ее подруги по команде Светлана Михальченко и Вера Оглуздина закрепили успех. Второе место — у кольцовских лыжниц, третье — у кировчанок.



ТАК называют Павла Расковалова кольцовские лыжники. И правда, он веселый, общительный, открытый человек. Опытнейший лыжник и ветеран команды, со всеми держится на равных. С ним легко переходить на «ты», забывая разницу в возрасте. И тут, конечно, дело не в одной его открытости и простоте. За внешней простотой чувствуется душевная тонкость,

Расковалову подражают. А Николай Якушков, говорят, копирует его даже в мелочах. Потому что от Павла исходит ощущение силы. Он — боец.

...Курганцы с блеском выиграли женскую эстафету и теперь боролись за победу в мужской. На старте первого этапа лидерство сразу захватил курганец Геннадий Ануфриев, на втором этапе успех развил Николай Девятов, на третьем — Виталий Подгорнов. И вот четвертый

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

За редактора В. ЧЕРНОВ.

НС 12154. Заказ № 3350.