

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Решения
XXV съезда
КПСС —
В ЖИЗНЬ!

Началась весенне-летняя навигация. Уверенно встретило ее Курганское авиапредприятие. Партийный комитет и общественные организации проделали значительную работу по обеспечению своевременной и качественной подготовки к работе в весенне-летний

готовность к навигации. Работники службы перевозок и борпроводников дружно сдали зачеты по итогам технической учебы. Отлично подготовились к навигации транспортники, коэффициент готовности техники составил 91% при плане 85, проведена

ловин резервуаров с нефтепродуктами и соответственно недостаточно осуществляется контроль за герметизацией и состоянием дыхательной и огневой арматуры резервуаров со стороны начальника службы Л. Н. Бешенцевой и инженера Б. В. Орлова.

накачивания автомобильных шин не оборудован редуктором понижения давления воздуха. Имеют место нарушения правил подъезда — отъезда спецтранспорта к самолетам при обслуживании. Так, например, 12 мая водитель Григорьев на грузовой машине

ные экипажи предприятия. В программу агитполета входили встречи с тружениками села, лекции и концерты. Сельчанам была предложена лек-

НОВОСТИ

Традиционный агитполет

Комсомольцы Челябинского предприятия побывали недавно в традиционном агитполете. Маршрут его проходил по совхозам Бурино и Кулуево, в которых трудятся на авиахимработах комсомольско-молодеж-

ция на тему «Идеологическая борьба молодежи на современном этапе». Молодежь с большим удовольствием прослушала концерт вокально-инструментального ансамбля «Орфей» (руководитель А. В. Алексеев).

НАВИГАЦИЯ СТАРТОВАЛА

период. Во всех коллективах прошли партийные и профсоюзные собрания и теоретические конференции. Хорошо работала комиссия общественного мнения под председательством В. И. Мальцева.

В служебных помещениях летного подразделения и службы РИС прекрасно выполнена наглядная агитация. Партийный комитет осуществлял систематический контроль за ходом подготовки к навигации. В службе управления воздушным движением во время проведения на рабочих местах проверки теоретической и практической подготовки диспетчеров и руководителей полетов. Служба ГСМ обеспечила выполнение мероприятий подготовки и по своему состоянию имеет полную

большая и плодотворная работа по подготовке личного состава службы.

Однако наряду с успехами нельзя не отметить огрехи. В летном подразделении не отлажена система изучения и особенно исполнения приказов, инструкций и указаний МГА, УрУ ГА, в том числе и документов, направленных на обеспечение безопасности полетов. Не поставлена должным образом методическая работа с командным составом среднего звена, что явилось причиной неудовлетворительной организации полетов на авиахимработах в Кировской области со стороны командира звена Ершова и командира подразделения Соколова.

В службе ГСМ недостаточно уделяется внимания герметизации гор-

Допускаются случаи хранения масел в грязной бочкотаре, которая разбросана по территории складов ГСМ. Склады не укомплектованы средствами пожаротушения. Службой технической эксплуатации электроустановок медленно решается вопрос монтажа оборудования подстанции и аварийного дизель-генератора в новом помещении агрегатной.

Немало найдется претензий и к курганским транспортникам. Наряду с проделанной большой работой по подготовке к навигации, техники и личного состава наличествуют различные недочеты. Так, например, график технического обслуживания спецмашины после техосмотра не составлялся, планового обслуживания не производится. Компрессор для

ЗИЛ-130 обслуживал самолет Ан-2 с одной упорной колодкой вместо двух. Дежурство командно-руководящего состава по контролю за движением транспортных средств по аэродрому проводится нерегулярно. В марте было проведено восемь дежурств, в апреле — десять, в мае — три.

Нет транспорта, постоянно закрепленного за АТБ для текущей работы. Часто задерживается выход самолетов Ан-24 с участка трудоемких работ из-за несвоевременной подачи спецавтотранспорта. (9 марта самолет Ан-24 простоял на смене двигателя из-за отсутствия МП-300, крана-тягача лишние сутки).

Навигация стартовала. Надеемся, в ходе ее в предприятии ликвидируют огрехи, мешающие работать еще лучше.

Приглашаем на слет

22 мая в шесть часов вечера Дворец культуры Кольцово приглашает всех желающих на слет женщин Свердловского авиапредприятия. После торжественного собрания, на котором будут подведены итоги годовой работы, и концерта детской художественной самодеятельности состоится экскурсия на летное поле, в АТБ, в службу связи, чтобы женщины смогли посмотреть, где работают их мужья, а также познакомиться со своей работой подруг. В этот ве-

чер вы сможете купить себе хорошую книгу на выставке-продаже, раскрасить красивое платье, получить советы педагога и консультацию у врача, посетить выставку кулинарных изделий.



Фоторепортаж



встретили начало весенне-летней навигации труженики Магнитогорского аэропорта. Несколько месяцев подряд уже в этом году занимала призовые места смена, руководимая Ниной Константиновной Хомяковой. Семь лет назад пришла она в аэропорт, была регистратором, диспетчером отдела перевозок. И вот в первом году десятой пятилетки ей доверили руководить коллективом.

В смене Н. К. Хомяковой одной из лучших называют Светлану Павловну Николаеву. Она занимает скромную должность дежурной по посадке. Но в любой момент может заменить диспетчера по выписке документов. Вот так вос-

С большой ответственностью

пытываются кадры в на Николаева поощрены командованием Магнитогорского авиапредприятия. И в эти жаркие дни у них учатся относиться к делу с большой ответственностью их товарищи

по работе. На снимках: идет посадка на Як-40; у трапа — С. П. Николаева; в эти часы Н. К. Хомякова — хозяйка аэропорта. Фото А. Нагибина.



Время итогов

НЕКОТОРЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ИТОГОВЫХ ЗАНЯТИЙ В 1975/76 УЧЕБНОМ ГОДУ.

ЗАКАНЧИВАЕТСЯ учебный год в системе политического и экономического образования. Сейчас в большинстве учебных групп завершается изучение второй темы: «Итоги девятой пятилетки и основные задачи экономической политики партии». Согласно рекомендациям во всех группах, где не проводятся экзамены, будет целесообразным провести итоговое занятие по теме «Партия в условиях развитого социализма». Экзамены проводятся в группах, где закончено изучение типовой программы. При этом также необходимо обратить внимание на уровень усвоения материалов XXV съезда КПСС. Что необходимо сделать в процессе подготовки к итоговому занятию в организационном плане? Для того чтобы итоговыми занятиями охватить всех слушателей системы экономического образования, надо правильно спланировать время проведения занятий. Возможно, итоговое занятие надо провести по сменам, участкам и цехам. Желательно, чтобы на этих занятиях кроме пропагандистов присутствовали представители партийной и профсоюзной организаций, которые также должны активно включиться в подготовку занятий. Командирам и заместителям командиров авиапредприятий по политико-воспитательной работе необходимо оказать помощь пропагандистам в методическом плане. Предлагается в предприятиях провести совещания с командно-руководящим составом и инструктаж с пропагандистами. Надо составить график проведения итоговых занятий и экзаменов. Для итоговых занятий изготовить специальные учебные и наглядные пособия. Слушателям заранее дать практические задания, рефераты, а на итоговых занятиях заслушать их выполнение.

Пропагандистам в период итоговых занятий вести строгий учет поступивших от слушателей предложений. Итоги учебного года желательно обсудить среди всех категорий личного состава авиаработников. В школах, кружках и группах, где окончена типовая учебная программа, проводятся экзамены. Рекомендации по организации и проведению экзаменов, контрольные вопросы переданы отделом политико-воспитательной работы управления в предприятия.

Примерный план проведения теоретической конференции (семинара) итогового занятия по теме «XXV съезд КПСС о дальнейшем развитии и укреплении партии, повышении уровня ее руководящей деятельности в условиях развитого социализма».

Доклад «Партия в условиях развитого социализма».

Темы выступлений:

КПСС — политический вождь рабочего класса, всех трудящихся, всего народа;

Последовательное развитие внутрипартийной демократии, повышение требовательности к каждому члену партии — основа развития КПСС;

Ленинский стиль работы — важное условие успеха партийного руководства;

Контроль и проверка исполнения принятых решений — важнейшая часть организаторской деятельности партии;

Критика и самокритика — закон партийной жизни, всей нашей работы;

XXV съезд КПСС о кадровой политике партии;

Задачи идейно-воспитательной работы партии в современных условиях;

Организация политико-воспитательной работы в авиапредприятии в свете требований XXV съезда КПСС.

ИЗУЧЕНИЕ слушателями теоретического семинара «Инженерный труд в социалистическом обществе» материалов XXV съезда КПСС началось на очередном мартовском занятии. Надо сказать, что работники нашей службы с глубоким интересом изучают Отчетный доклад ЦК КПСС, с которым выступал на съезде Генеральный секретарь Центрального Комитета товарищ Л. И. Брежнев. Их волнуют проблемы международной и экономической политики нашей партии.

Например, когда рассматривалась тема «Сущность и объективные предпосылки ускорения научно-технического прогресса», завязалась беседа. Ведущим в ней

* Эффективность идеологической работы ГЛУБИНА ПОИСКА

оказался один из слушателей семинара инженер А. Д. Лаврентьев. Человек эрудированный, глубоко разбирающийся в сложных технических проблемах, он на примере развития радио- и микроэлектроники показал, что различные новшества внедряются сейчас в несколько раз быстрее, чем раньше. И это во многом способствует нашему быстрому продвижению вперед. Развили слушатели и

КОГДА спрашивают, как готовиться к проведению занятий, разумеется, не каждый пропагандист сможет сразу ответить. Мне кажется, что большинство пропагандистов придерживается традиционных установок. К предстоящей теме подбирается материал из первоисточников, решений съездов КПСС, используемых для раскрытия существа изучаемого вопроса.

Конечно, можно материал изложить, подтвердить фактами, цифрами, иначе говоря, увязать с жизнью предприятия. Достаточно ли этого? Опыт работы подсказывает, что не всегда. Например, все слушатели моей группы имеют высшее образование, и если руководитель по какому-либо вопросу мало компетентен, то люди посматривают на часы, пропадает интерес к занятиям. Поэтому я стараюсь сделать подбор материала так, что-

«Главная задача всей нашей сети партийного просвещения в предстоящий период — углубленное изучение решений XXV съезда партии».

Л. И. БРЕЖНЕВ.

бы изложить главное в доступной и понятной форме, привожу яркие малоизвестные примеры, чаще всего впервые опубликованные. И сразу же чувствуются контакты с аудиторией, слушатели начинают активно участвовать в разговоре, появляются вопросы, иногда переходящие в споры. А в спорах рождается истина.

Наша учебная группа занимается по программе «Основы экономики и управление производством». В тематике много трудных вопросов, без наглядности не обойтись, иначе слушатели не усвоят тему. Спроси на другой день — скажут, что вот, мол, все помнил, а сейчас забыл. Что-

было о необходимости практического внедрения новых научных идей. Один из обсуждаемых вопросов так и назывался «Совместный труд инженерно-технических работников и ученых по обеспечению научно-технического прогресса». Иллюстрацией к рассказу о научно-техническом прогрессе послужили два документальных кинофильма «Наука — производству» и «Человек и автомат», которые мы просмотрели тут же, в

Заканчивается учебный год в сети политического просвещения. Время подвести некоторые итоги, поделиться опытом. Мы попросили одного из лучших укусских пропагандистов Анатолия Павловича Петрова рассказать о методах его пропагандистской работы.

В контакте с аудиторией

бы усвоение знаний было прочнее, я сам изготовляю схемы. Трудно запоминаемые вопросы поясню наглядно. На семинарских занятиях слушатели с удовольствием ими пользуются и хорошо объясняют.

К открытию учебного года в сети партийно-политического просвещения пропагандисты получили рекомендации — давать задания слушателям по изысканию резервов производства в соответствии с темати-

кумляторов на 50 проц. без расширения производственной площади. В результате внедрения этого новшества повысилась готовность самолетно-вертолетного парка к полетам.

Другой пример: из-за смолотложения в направляющих втулках клапанов выпуска двигателя АШ-62ИР происходил тряска. На семинарских занятиях инженер ОТК В. А. Гмызин информировал, что придумал и изготовил пневматическую фрикционную развертку для очистки направляющих втулок от смолистых отложений. Данное мероприятие позволило качественно улучшить прежний способ очистки. Инженер-технолог АТБ Ю. А. Нестеров рассказал на семинаре, как разработал сетевой график по техническому обслуживанию двигателей АШ-62ИР. В бригаде произошло пооперационное разделение труда — улучшилось качество работ, легче стало осуществлять контроль.

Мобилизация внимания слушателей на нерешенных проблемах внутри предприятия зачастую вызывает оживленную полемику, а порой вскрываются новые резервы. Мы в своей пропагандистской работе недостаточно уделяем внимания таким вопросам, как чистота рабочего места, а ведь в плохих условиях труднее добиваться качества. Или проблемы снижения материалоемкости, экономии рабочего времени, бережного отношения к оснастке и инструменту — все они вплотную смыкаются с проблемой культуры производства, роста производительности, с борьбой за качество.

Пропагандист должен знать настроение слушателей, их склонности и инте-

рессы. Нужно учитывать и то, что с утра и до начала занятий люди были на рабочих местах, устали и не так-то просто привлечь их внимание. Поэтому иногда приходится делать 10-минутный обзор происходящего в мире.

Никакие лекции, доклады

не дадут прочных знаний пропагандисту, если он не будет самосовершенствоваться. Например, тема «Инженерный труд», изучаемая в нашей учебной группе, требует от пропагандиста политических, экономических и специальных знаний. Если пропагандист слаб в экономике и политике, цель занятий не будет достигнута. Поэтому я взял обязательство в личном творческом плане изучить теорию конвергенции, повысить свои инженерные знания на шестимесячных курсах.

Как можно измерить эффективность труда пропагандиста? По-видимому, по конечным результатам трудовой деятельности слушателей. Все ли инженеры моей группы мыслящие, обладающие чувством нового, передового? Утвердительного ответа дать нельзя. Однако из 14 человек 10 — передовики производства, не имеющие дисциплинарных взысканий, выполняющие все производственные задания, все взяли личные творческие планы.

В заключение хочется сказать, что на протяжении моей пропагандистской работы (четыре года) в Укусском авиапредприятии я постоянно чувствовал моральную поддержку со стороны партийных органов и командования. С пропагандистами, помимо плановых семинаров в Доме политического просвещения проводились семинары в предприятии, где сообщались итоги работы, давался перечень новой литературы и советы более опытных товарищей.

А. ПЕТРОВ,
старший инженер по рационализации и изобретательству.

разных точек зрения.

Об итогах девятой пятилетки рассказывал в своем реферате П. Н. Жуков. Квалифицированный инженер, человек с большим жизненным опытом, он всегда добросовестно и серьезно готовится к выступлениям, точен в выражении мысли, умело излагает материал, увязывая его с конкретными задачами. Петр Никанорович подчеркнул, что от нас, авиаработников, требуется творческое отношение к своим обязан-

ко сопоставить темпы развития нашей страны и капиталистических государств, привел интересные факты из экономической жизни.

Вообще, когда даются задания, то учитываются прежде всего возможности каждого, кто какие темы лучше может подготовить. К примеру, С. Л. Максимов, молодой работник, пришедший к нам недавно после окончания училища гражданской авиации, — активный рационализатор, увлекающийся радиотехникой. На семинаре он готовил вопрос «Ускорение научно-технического прогресса — первоочередная задача десятой пятилетки». В. Н. Юпатов, радиотехник, студентка вечернего отделения Курганского машиностроительного института, выступала по теме «Сущность и объективные предпосылки ускорения научно-технического прогресса». Она прочла не одну книгу, сделала выписки, выбрала интересные факты и использовала все это в своем рассказе.

По изучению материалов XXV съезда КПСС у нас имеется план, четыре занятия уже прошло. Нам предстоит провести собеседование «Аэрофлот в 10-й пятилетке», где слушатели рас-

кроют близкие нашему производству вопросы, такие как «Развитие Курганского авиапредприятия в предстоящем пятилетии», «Перспектива технического оснащения авиапредприятия Кургана». Каждое занятие начинается с краткой информации об экономических показателях работы нашей службы за текущий период. Большую помощь в этом оказывают методический совет, который возглавляет начальник планово-экономического отдела В. А. Бельх. Им разработан ряд практических задач по гражданской авиации. Занятия помогают привнести в систему информацию, которую получают слушатели из различных источников, дают возможность конкретизировать общегосударственные задачи для своего коллектива и мобилизовать работников предприятия на их выполнение.

В. ВАЖЕНИН,
пропагандист, начальник отдела Курганского авиапредприятия.

Груз:

Год назад, 23 апреля 1975 г., в нашей газете под рубрикой «За высокую эффективность производства» была опубликована редакционная статья «Проблема груза». Редакция, публикуя данную статью, надеялась начать разговор о волнующих проблемах грузоперевозок, однако эти надежды не оправдались. Видимо, перевозчики уральских аэропортов не были готовы выступить по существу. Однако проблема эффективности грузоперевозок воздушным транспортом с повестки дня не снята. Поэтому предлагаемая статья вновь рассматривает вопросы грузовых авиаперевозок, но лишь в начальной стадии производственного процесса — планирование, организация и привлечение груза в аэропорт.

Само привлечение груза, как часть процесса грузоперевозки, складывается из таких этапов: планирование груза на предстоящий период; изучение экономики предприятий, их связей с потребителями, коммерческая работа; рекламная работа на промышленных предприятиях и в бытовых организациях по популяризации перевозок народнохозяйственных грузов авиатранспортом, а также с иными видами транспорта; изучение потребителями продукции свердловских предприятий с целью переориентации их перевозок с железной дороги на воздушный транспорт; договорная работа с предприятиями и контроль за выполнением взятых ими обязательств; обеспечение устойчивого завоза груза на коммерческий склад аэропорта; изыскание новой клиентуры.

В ряде управлений ГА эта работа возлагается на грузовые отделения ЦАВС. В наших условиях этот круг обязанностей выполняет группа диспетчеров, образующая представительство грузовой службы аэропорта Свердловск.

Попытаемся в порядке постановки некоторых проблем рассказать о деятельности представительства.

СТИХИЯ ИЛИ ПЛАН?

Вероятно, не требует особых доказательств то, что необходимо планировать привлечение груза. Действительно: аэропорт имеет план по грузоперевозкам, который должен быть гарантирован наличием груза. Без планирования привлечения груза — добиться такой гарантии невозможно. Это положение является стержнем приказа МГА СССР № 306 за 1970 год: без планирования привлечения груза невозможно не только управление этим производственным процессом, но даже его прогнозирование на плановый период.

До 1975 года это положение не осуществлялось. Гарантированного объема груза можно было ожидать лишь от договорных предприятий, доля которых в общем объеме грузоперевозок аэропорта не превышала 20—22 проц. Подавляющая же часть грузов (до 80 проц.) ожидалась (именно ожидалась) от так называемых разовых клиентов, отправки грузов которых не регистрировались, не учиты-

вались и поэтому не оставляли никакого следа. В этих условиях было трудно вступать в деловые контакты с «незнакомыми» грузоотправителями и как-то влиять на привлечение груза от них.

проблемы,

И вот с марта 1975 г. у авиакассиров была заведена картотека, в которой фиксировалась сдача груза любым предприятием и организацией. В результате у представительства грузовой службы появились реквизиты более 50 новых грузоотправителей. В течение 1975 года с этими предприятиями и организациями велась рекламно-разъяснительная работа для заключения договоров на 1976 год.

При подготовке к 1976 году удалось впервые приступить к объективному прогнозированию и прямому планированию привлечения груза на предстоящий период.

В конце сентября 1975 г. все грузоотправители были запрошены о потребности в грузовых авиаперевозках на 1976 год. Поскольку они столкнулись с подобным запросом впервые и не были готовы к ответу, им пришлось обратиться в вышестоящие плановые органы, а также использовать опыт прошлых лет. Но так или иначе, к сроку заявки от предприятий были получены. Это дало возможность представительству дать в планово-экономические отделы предприятий и управлений сводную ведомость — прогноз привлечения груза от 60 предприятий. Мы делаем упор на слове «прогноз» именно потому, что непосредственно наряды на отправку груза предприятия получают в декабре, а часто и в январе планового года. Как известно, этот документ сыграл определенную роль при установлении планового задания аэропорту по грузу на 1976 г. Был определен перечень аэропортов, в которые можно будет привлекать груз в 1976 году.

Опираясь на заявки предприятий и указанный выше перечень аэропортов, диспетчеры представительства приступили к заключению договоров на 1976 год.

К 30 декабря договорная кампания была завершена. В результате были заключены договоры с 31 предприятием с объемом грузоперевозок в 30 662 тонны, что соответствует 84 проц. годового плана перевозок грузов в порядке догрузки пассажирских самолетов. Остальные 5 588 т, вероятно, нетрудно будет добрать спецрейсами.

Таким образом, впервые создались объективные условия для того, чтобы привлечение груза из стихийного превратилось в управляемый производственный процесс. Появился документ, который можно назвать планом привлечения груза на 1976 год.

Все сказанное выше изменило содержание и стиль работы диспетчеров по привлечению груза. Вместо «сборщиков» груза, кидавшихся «по тревоге» в поисках груза то в одно, то в другое предприятие, работники представительства превратились в организаторов, планировщиков привлечения груза на воздушный транспорт.

В течение 1975 г. продолжалось дальнейшее изучение экономики свердловских и иногородних предприятий, выпускающих габаритную продукцию, транспортную для пассажирских самолето-

проблемы,

тов. Это позволило грузам двух предприятий общим тоннажем около 700 тонн переориентировать с железной дороги на воздушный транспорт.

Анализ экономических связей грузоотправителей со своими клиентами выявил тенденцию постепенного переориентирования грузопотоков с западного на восточное направление. Это обусловлено усиленным развитием производственных сил в районах восточнее Урала, а также в Поволжье. В результате этого явления удельный вес грузов восточного направления относительно увеличился. Это привело к противоречию между потребностью предприятий в выводе своей продукции в районах Поволжья, Южного Урала, Восточного Казахстана, районов, расположенных вдоль транссибирской магистрали, и возможностью аэропорта Свердловск удовлетворить эти потребности. В прошлом году имелись неоднократные случаи, когда самолеты западного направления вылетали с низкой коммерческой загрузкой, в то время как грузы восточного направления перевозились коммерческий склад аэропорта, а часто вообще к перевозке не принимались.

Другим фактором, который нельзя не учитывать и который в значительной степени влияет на объективность планирования грузоперевозок аэропортом, является ввод в действие новых предприятий в тех районах, в которые ранее свердловские предприятия отправляли свою продукцию. В эти новые направления из Свердловска либо вообще нет прямого рейса, либо рейсы выполняются самолетами Ан-24 или Як-40, которые, как известно, весьма ограничены в грузоподъемности.

Таким образом, вырисовывается следующая картина: помимо традиционных рейсов в западном направлении, свердловские грузоотправители стали остро нуждаться в выводе своей продукции в аэропорты, расположенные вдоль транссибирской магистрали, а также в районы Алтая и Восточного Казахстана; экономический район Поволжья и самого Урала.

Конечно, эти объективные факторы необходимо при дальнейшем планировании грузовых авиаперевозок учитывать.

ТОННА ИЛИ РУБЛЬ?

Данная проблема возникла сразу же после того, как в качестве основного показателя при планировании грузоперевозок стали доходы (т. е. стоимостный показатель), а расчетным или справочным показателем стал тоннаж перевезенного груза (т. е. натуральный показатель).

Каждый из этих показателей выражает заинтересованность в рентабельной работе предприятия, его прибыльности, а также в эффективном использовании производственных фондов. Поэтому оба плановых показателя по своей необходимости равнозначны. Они должны дополнять друг друга. Но на практике нередко воз-

проблемы

никает парадокс: самолет полностью загружен, однако таким грузом, который принят и оплачен по тарифу перевозки по железной дороге малой скоростью. Выгодно это для Аэрофлота или нет? С точки зрения коммерческой загрузки — да, с точки зрения степени доходности — нет. Может иметь место и обратная ситуация: самолет вылетел с полустылыми грузовыми отсеками, однако груз оплачен по полному авиатарифу, причем касовая выручка аэропорта превысила выручку в нашем первом варианте. Так что же все-таки важнее для гражданской авиации, работающей на принципах хозяйственного расчета, — тонна или рубль? Вероятно, и то, и другое.

Это обстоятельство вынуждает заниматься не только изысканием груза под план, данный аэропорту, но и коммерческой работой с грузополучателями и грузоотправителями для определения взаимовыгодного тарифа. При этом в основном приходится заниматься с иногородними грузополучателями, т. к. они — плательщики. Аэрофлоту же требуется не рубль вообще, а такой, который оплачивается по тарифу, обеспечивающему рентабельность авиапредприятия.

В 1974 году этот вопрос в какой-то степени еще решался, однако в 1975 году он превратился уже в проблему. Она заключалась в том, что необходимо было поднять доходы от грузоперевозок. Этого можно было достичь путем постепенного освобождения от невыгодных и недостаточно выгодных для Аэрофлота льготных тарифов, снижения их доли в общем объеме грузоперевозок. Поскольку плательщиками являются иногородние грузополучатели, пришлось обратиться к ним.



АЭРОФЛОТ

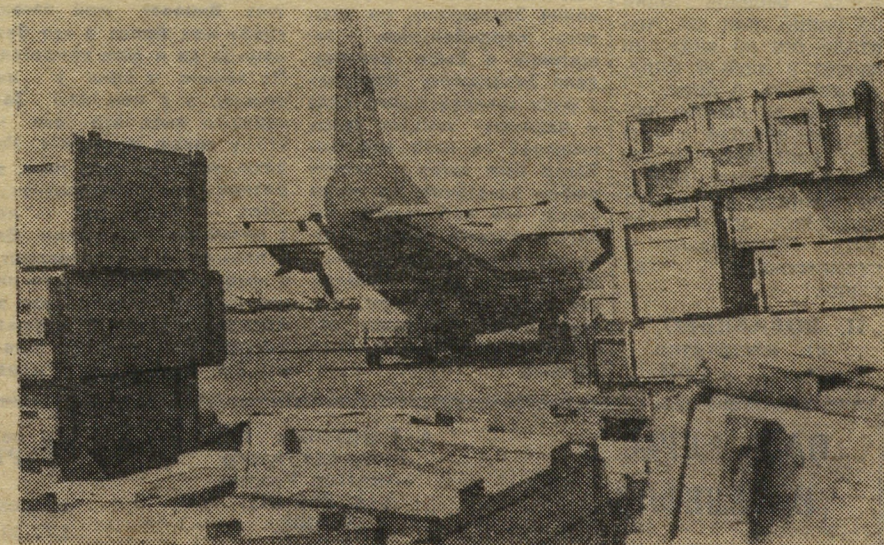
ства, это затрагивает непосредственно материальные интересы коллектива предприятия. Предприятие предпочитает сократить транспортные расходы. И если уж оно согласно на авиатариф, то к этому его принуждают обстоятельства — срочность получения груза. Поэтому предприятие идет на значительные расходы исключительно ради сроков. Это означает, что для многих предприятий авиатранспорт не было, а исключение.

Как же тогда быть аэропорту, которому независимо от того, желает или не желает промышленное предприятие свою продукцию отправлять по воздуху, устанавливается соответствующий план? Приходится привлекать груз. Одной из форм привлечения груза является тот или иной льготный тариф. Поэтому предприятия, гарантирующие отправки значительного количества груза в течение года, получают право на соответствующую льготу.

Вот мы и снова подошли к сути проблемы: тонна или рубль? Вероятно, в ближайшей перспективе без льготных тарифов в разумных пределах аэропорту не обойтись. Представительство же грузовой службы постепенно стремится освободиться от различных льготных тарифов, оставляя единственный — перевозки грузобагажа по железной дороге пассажирской скоростью. Однако окончательное решение этого вопроса еще впереди.

Читатель спросит: так за что же все-таки бороться: за тоннаж перевезенного груза или за доходы от перевозки? Плановики говорят: и за то, и за другое!

Б. ФРИДЬЕВ.
(Окончание в след. номере).



Труда Ан-12 перевозит грузы в самые отдаленные уголки нашей страны.

Пером
хроникера

«Юность комсомольская моя»

В Доме культуры авиа- работников Кольцово прошел первый тур заключительного областного телевизионного конкурса «Юность комсомоль-

«Страничка
ГАИ»

Сегодня наш разговор о детях и детском дорожно-транспортном травматизме. Положение в Свердловске в этом плане очень и очень тревожное. Только за апрель на улицах и дорогах Свердловска попали под колеса и получили травмы различной тяжести 22 ребенка, один погиб. По сравнению с апрелем прошлого года это почти в 2 раза больше.

1 мая на мосту по ул. Челюскинцев был сбит 11-летний велосипедист, ученик 4 класса 10-й школы-интерната Гриша Соловьев. В этот же день на ул. Белинского, против дома № 198 была сбитая троллейбусом семиклассница 23-й школы Ирина Талавская.

Был в мае еще один случай, на котором хотелось бы остановиться подробнее, хотя он наиболее трагичен. Мать была еще на тротуаре, когда на дорогу в небольшом просвете между двумя автобусами выбежали двое ее детей, выбежали один за другом: 7-летняя девочка и ее младший брат. А навстречу шел автобус. Маленькая Наташа Гумерова погибла, а ее брат каким-то чудом сумел остановиться в полуметре от автобуса.

Как видите, каждый из этих случаев — результат прежде всего полной бесконтрольности за поведением детей со стороны взрослых, родителей.

Товарищи родители, товарищи взрослые! Дети очень подвижны, в большинстве своем не понимают, какую опасность таит в себе дорога. Но ведь вы-то об этом знаете! Вы-то понимаете, что когда ребенок один на улице, или вы упустите его из виду, он может в любую минуту попасть в беду.

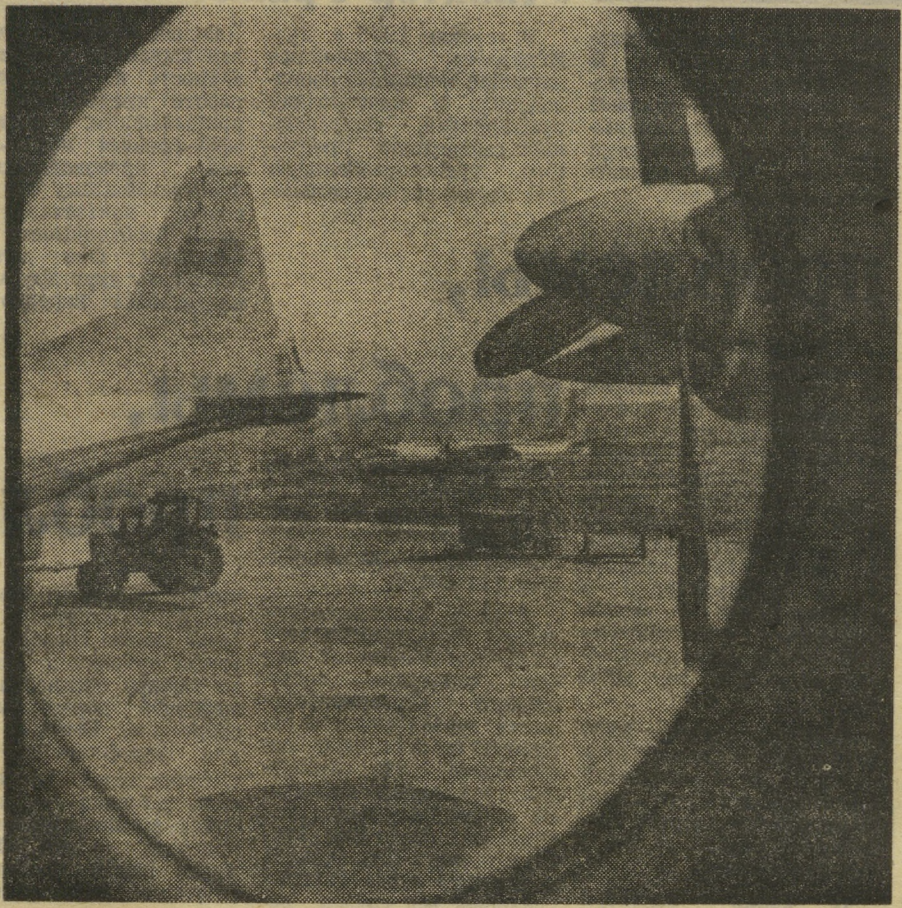
Пока не поздно, пока не пришло в ваш дом непоправимое горе, расскажите ребенку правила дорожного движения, научите его быть осторожным и внимательным на улице.

Н. КОВАЛЕНКО,
ст. инструктор
ГАИ.

ская моя». Все номера программы были внимательно просмотрены компетентным жюри, в состав которого входили профессиональные музыканты, танцоры, певцы. Это был

отборочный концерт перед вторым туром смотра, который проходил во Дворце спорта на следующий день. Вел концерт участник телевизионного конкурса «Алло, мы ищем таланты» Валентин Василевский. Авиаторы очень тепло встречали исполнителей. Подолгу не смолкали аплодисменты после самых удачных номеров.

А в заключение были вручены памятные подарки самой юной участнице конкурса Алле Лезенной и руководителю вокально-инструментального ансамбля «Горизонт» Верхне-Салдинского Дома культуры Ю. В. Снежинскому. Вручали сувениры Валентина Вяшневская и Маргарита Поскочева — бортпроводницы Свердловского предприятия.



Не дожидаясь тещи

Аэропорт жил обычной, традиционно сложившейся жизнью. До рассвета еще далеко. На стоянках при свете прожекторов техники готовят машины к полету. В радиоаппаратных сту- чат телетайпы, горят голубые экраны диспетчерских локаторов, прибывают все новые и новые партии пассажиров, груза, почты. Короче — вокруг спокойная, деловая обстановка. Никакого повода для тревоги. И вдруг... переполох.

Он не был вызван приездом какой-либо грозной комиссии или летным ЧП. Нет, это спозаранку прибыла в аэропорт теща Захара Закладкина, техника. Именно это событие и вызвало смятение.

О пристрастии Закладкина к спиртному знали все: и товарищи по работе, и непосредственное начальство, и те, что рангом повыше. Слухи доходили и до профсоюзной организации, но мер к Закладкину не принимали, считали, что парень одумается, остепенится.

Но где там! Закладкин и не пытался сдерживаться, искал любой повод «остраграммиться». Но вот, когда Захар посетил медвытрезвитель, за него разом взялись все: начальство, профсоюзная организация, редколлегия стенгазеты. Говорят, что начальник вынашивал мнение об увольнении Закладкина, но нашлись сердобольные защитники и было решено: дело Закладкина передать в руки товарищеского суда и написать письмо теще, имевшей на него влияние. Захар был готов снести любое наказание, но когда узнал, что собираются написать письмо теще, слезно взмолился: смилуйтесь, не казните, ведь придет, как пить дать придет, живьем вывернет и вам мозги вправит.

— Вот и хорошо, что придет, пусть тебя уморит, правый глаз задергался. — в сердцах проговорил предместкома, устремляя свой взор на поникшего духом Закладкина. Встреча с тещей не обещала для Захара радости, он знал ее крутой нрав и крепко побаивался.

...Евдокия Петровна, теща, приехала тихо, спокойно, не пошла сразу к начальству, а решила осмотреться.

...И вот утром в кабинет начальника аэропорта вошел поблудневший предместкома. — Беда пришла, приехала Захарова теща, та, которой писали письмо, — доложил предместкома. — Ох, и пропесочила она меня, и сейчас жарко!

— Ну, подумаешь, событие! Не впервой тебе — несешься!

— А вот такое, пожалуй, и впервой!

— Расскажи толком, — процедил сквозь зубы начальник.

— Приходит вчера ко мне Захарова теща, достает письмо и спрашивает: «Вы писали!» Да, говорю, писали! А сам предлагаю присесть. «Нет, говорит, — спасибо, насиделась я». Ну, хотел было я в курс дела ввести старушку. А она смотрит прамехонько мне в глаза и говорит: «Спасибочко, только я уже в этот самый курс-то вошла. Виноват мой зятек, спору нет, брила я его без мыльца да и еще придется. Но только в толк я не возьму, а с кем наш Захар-то пьет, кто его к этому зелью приучил!» Не знаю, говорю, один пьет, в разных там забегаловках... «Нет, — возражает, — не с разными, а с вашими. Да и пример-то у вас, говорит, с кого брать!» Не с того ли вот «мастера», что у вас в передовиках ходит, а дома посуду бьет и жену голяет! Тут, признаюсь, у меня

Фельетон

по спине морозец пробежал, правый глаз задергался.

Начальник аэропорта внимательно выслушал предместкома и призадумался.

— А между прочим, правильно говорит старушка. Так тебе, либералу, и надо: общественную работу запустил, на сигналы критики своевременно не реагируешь, людей плохо знаешь, глубоко в суть дела не вникаешь, пустословием занимаешься...

В тот момент, когда разговор у начальника достиг

кульминационного накала, в кабинет робкими шагами протиснулся заведующий клубом.

— Виноват, — говорит, — накажите, только уберите от меня эту тещу.

— Ага, и тебя, голубчик, допекла эта женщина!

— Уж так допекла, что спасу нету. Запустил, говорит, клубную работу, у тебя в клубе мухам, и тем скучно, а не только людям. Поневоле по пивнушкам побредешь.

Начальник аэропорта пробежал по объектам и только собрался перешагнуть порог своего кабинета, как вдруг через стеклянную дверь заметил уболенную сединой старушку, о чем-то разговаривавшую с секретаршей. По телу его прошла нервная зыбь, и он незаметно,

Приходите все!

«Для тех, кому за тридцать» — так называется мероприятие, которое проводят работники Кольцовского Дворца культуры.

Вот и второго мая Дворец радушно встретил своих гостей. В большом светлом зале былолюдно и празднично. Ведущая Таня Шулико познакомила гостей с работниками, проработавшими в Кольцово более десяти лет. Наверное, самым большим сюрпризом оказался для авиаторов концерт, подготовленный по их заявкам вокально-инструментальным ансамблем «Каменный цветок».

Чтобы не смолкали шутки и смех, работники Дворца подготовили занимательные аттракционы. Кто участвовал в «соревнованиях по боксу», кто в соревнованиях двух хором, кто в КВН, а кому больше по душе пришли конкурсы на лучшее стихотворение, песню и пляску.

Н. АСТАФЬЕВА.

С точки зрения Андрейки

* Юмореска

С партийного собрания летного подразделения Петр Ильич Самохин вернулся поздно и в плохом настроении. Молча разделся в маленьком коридоре, прошел в комнату.

— Ну как? — участливо спросила жена. — Критиковали? — Петр присел к столу, где его уже дожидался ужин. Медленно, словно нехотя, рассказывал о собрании. Жена слушала, вздыхала.

Впрочем, слушала не одна она. Для верности прикрыв глаза рукой так, чтобы между растопыренными пальчиками оставалась щелка, слушал их разговор и сын Андрейка.

Несмотря на свои пять лет, Андрейка не просто слушал, а анализировал, мысленно высказывая свою точку зрения.

«Вот здорово, — думал он. — У Колмыкова язык оказался острым, как бритва. Интересно, как это он им брется?» Андрейка даже представил себе дядю Колмыкова за этим занятием.

— В общем, причесали нас с командиром на собрании, — доносилось меж-

ду тем из комнаты. «Ага, — думает Андрейка, — причесали? Как это можно причесываться, когда на голове нет волос? У папы давно уже голова голая. Сзади, правда, еще остался венчик светлых волос, но папа их никогда не причесывает...»

— Оторвались от людей... Долго силился Андрей понять эту фразу. «Оторвались от людей?.. Значит, летчики ходят привязанными друг к другу? Нужно завтра хорошенько посмотреть...»

— В общем, дали по

шапке... «Зачем летом дают шапки?» — недоумевает Андрей. Много еще непонятного услышал в тот вечер Андрейка. Утром он хотел обо всем спросить у мамы, но передумал: нельзя подслушивать, нехорошо. Днем, после обеда, когда Петр Ильич уходил на работу, Андрейка спросил:

— Папа, а почему тебе и дяде Косте дали по шапке? — Самохин удивленно взглянул на сына и, что-то вспоминая, хитро улыбнулся: «Подслушивал?» Андрейка покраснел.

Вл. САМСОНОВ.



— Тихо! Ключи!!

Изопукта
С. Ашмарина.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

За редактора В. Н.
БАРТЕНЕВ.

НС 26 352. Заказ № 4958.

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