

**22 АПРЕЛЯ —
ДЕНЬ ПАМЯТИ
ВЛАДИМИРА
ИЛЬИЧА
ЛЕНИНА**



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

**Авиатор
УРАЛА**

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 14 (2074).

СРЕДА,

20

АПРЕЛЯ

1977 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXVI

Цена 2 коп.

Трудящиеся Советского Союза! Настойчиво добивайтесь повышения производительности труда, эффективности производства и качества работы во имя дальнейшего роста социалистической экономики — основы могущества Родины и неуклонного подъема благосостояния народа!

Выше знамя социалистического соревнования за успешное выполнение и перевыполнение плана второго года пятилетки!

(Из Призывов ЦК КПСС к 1 Мая 1977 года).

*** Хроника «красной субботы»**



*** Ижевск**

Коллектив авиапредприятия рапортует: по итогам коммунистического субботника в фонд 10-й пятилетки перечислено 776 рублей.

Более 1000 человек приняли участие в празднике труда. Основная масса сотрудников трудилась на благоустройстве территории аэропорта, жилого городка. Вот несколько цифр: отремонтированы дороги и тротуары общей площадью 200 квадратных метров, выложен тротуар у нового жилого дома, произведена уборка скверов, газонов и улиц на площади 3000 квадратных метров. К 16 апреля все экипа-

жи совершили полеты в фонд 10-й пятилетки.

Работники АТБ выполнили одну форму обслуживания самолета Ан-2.

Наиболее отличились в этот день маляр Г. Кузьмина, шофер П. Мерлачев, мастер группы подготовки АТБ Г. Юрченко, начальник УТР АТБ В. Житков.



**Эстафета
Великого почина**

ТЫСЯЧИ АВИАРАБОТНИКОВ УРАЛА 16 АПРЕЛЯ ВЫШЛИ НА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ СУББОТНИК. ЭСТАФЕТА ВЕЛИКОГО ПОЧИНА, РОЖДЕННОГО ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ, 60-ЛЕТИЕ КОТОРОЙ МЫ ОТМЕЧАЕМ В НАШЕМ ГОДУ, ЭСТАФЕТА САМООТВЕРЖЕННОГО ТРУДА В ЧЕСТЬ 107-И ГОДОВЩИНЫ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА НАШЛА СВОЕ ДОСТОЙНОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ И В НАШЕМ УПРАВЛЕНИИ.

В РЕЗУЛЬТАТЕ УДАРНОГО ТРУДА НА СУББОТНИКЕ УРАЛЬСКИМИ АВИАТОРАМИ ПЕРЕЧИСЛЕНО В ФОНД ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ 10 107 РУБЛЕЙ.

складировании кормов. 17 тонн кормов — вот их показатель.

Активно прошел субботник и в аэропортах местных воздушных линий. В аэропорту Молмыш одним из первых вышел на работу бывший работник, ныне пенсионер, 74-летний Г. Шамсутдинов.

В результате субботника коллективом Кировского авиапредприятия в фонд 10-й пятилетки перечислено 587 рублей.

*** Курган**

Субботный день в летном подразделении Курганского авиапредприятия начался с торжественного митинга, на котором выступил командир предприятия заслуженный пилот СССР А. И. Чернявский, заместитель

командира Л. Ф. Тимофеев и другие.

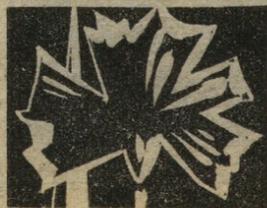
На митинге подразделению, где командиром В. Г. Кадочников, было вручено переходящее Красное знамя. Этой награды коллектив удостоен за первое место в социалистическом соревновании по итогам работы в I квартале 1977 года.

Хорошо потрудились авиаторы Кургана 16 апреля. Экипажи транспортной авиации выполнили в счет пятилетки 44 800 тонно-километров. Здесь отличился экипаж самолета Ан-24, командир молодой коммунист С. А. Тетеркин.

Вклад пилотов местных воздушных линий — 1820 тонно-километров. Лучшие — экипажи К. К. Суркова и В. И. Герасимова.

Курганские «крылатые химики» работали в этот день в Кировской области. На их счету 900 га обработанных площадей. Здесь надо отметить экипаж В. А. Селяева.

Большие работы проведены по благоустройству территории аэропорта Курган.



*** Магнитогорск**

С праздничного митинга начались «красная суббота» в Магнитогорском авиапредприятии. Работа была четко организована. Активно, с большим подъемом трудились в этот день авиаторы легендарной Магнитки.

Большую помощь оказали работникам сельского хозяйства совхозов «Боровое», «Восточное» и «Южное» экипажи самолетов Ан-2 — командиры С. В. Юдин, Н. И. Васильев, В. Д. Гусев и В. П. Мелентьев.

Бригады АТБ — бригады А. А. Баженов и Н. В. Колесников — хорошо поработали на обслуживании самолетов Ан-2 и Ан-24.

Среди передовых — и бригада РП во главе с А. Д. Самойловым.

Вклад магнитогорцев в трудовую «копилку» 10-й пятилетки составил в этот день 300 рублей.

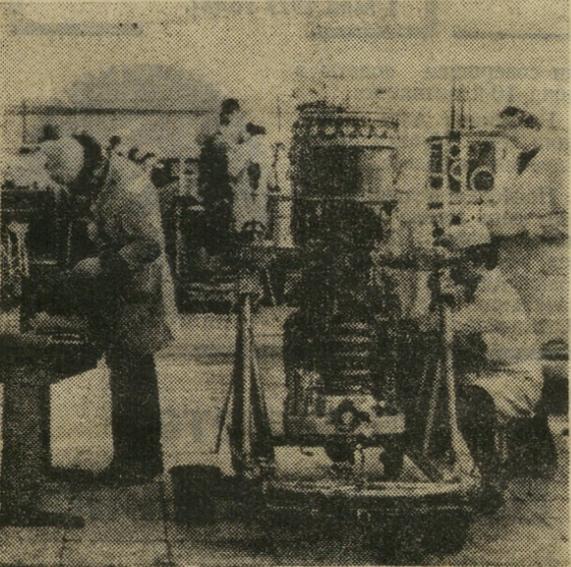
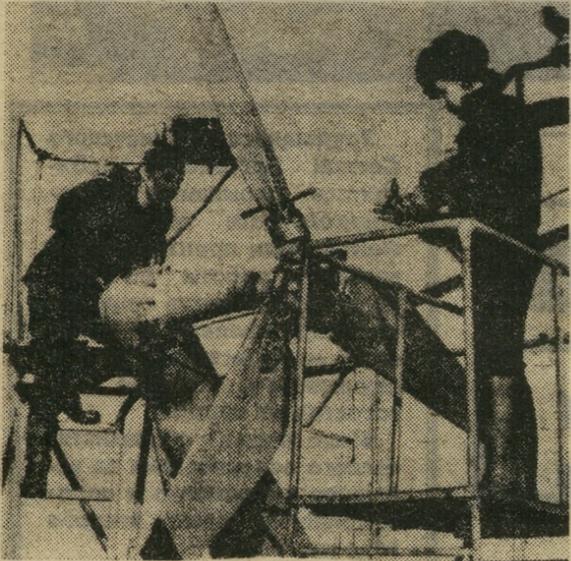
*** Киров**

Около двух тысяч работников Кировского авиапредприятия вышли на субботник. Хорошо потрудились сотрудники АТБ, службы перевозок. Территория аэропорта Киров приведена в надлежащий внешний вид, так же как и здание аэровокзала. Активно шла работа по сбору и сортировке металлолома. Отряд в количестве 25 человек выезжал в подшефный совхоз «Дороницы». Шефы работали на перевозке и

Трудящиеся Советского Союза! Активно боритесь за выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов! Всемерно укрепляйте плановую, техническую и трудовую дисциплину! По-хозяйски используйте резервы производства, добивайтесь строгой экономии материальных, трудовых и финансовых ресурсов!

(ИЗ ПРИЗЫВОВ ЦК КПСС К 1 МАЯ 1977 ГОДА).

* Хроника «красной субботы»



КАБИНЕТ директора завода П. Д. Жильцова, 2 часа 15 минут. До окончания смены почти три часа, но уже поступают с мест рапорты о выполнении и перевыполнении запланированных работ. И это не удивительно: ведь сегодня «красная суббота».

Бодрая музыка, алые козыньки и банты, которые вручались всем пришедшим прямо у заводской проходной, и даже слегка подобрешая в этот день погода сделали настроение по-настоящему праздничным. Но особая приподнятость духа — не причина, а скорей следствие тех ударных темпов, которые были взяты с самого начала. Главное, что к этому дню начали готовиться задолго. Еще 30 марта вышел приказ директора об образовании штаба по подготовке и проведению субботника. Руководители производства вместе с представителями всех общественных организаций серьезно

подумали над тем, чем будут заниматься отдельные участки, как обеспечить бесперебойный ритм.

На 25 тысяч рублей продукции планировалось вы-

субботник с прошлого года, многие сокрушались по поводу плохой погоды, ведь из-за нее пришлось отменить общезаводской митинг (но оперативно прове-

Завод 404

дать за субботник, а в фонд пятилетки перечислить 5700 рублей. Впервые решили, что лучше по итогам дня коллективу будет вручаться переходящее Красное знамя. Так готовились к субботнику. Но открыли «красную субботу» немножко раньше, а ночь на 16 апреля рабочие участка сборки и разборки цеха № 3 мастеров Г. И. Кучугурного и Н. А. Липина. Их патриотическая инициатива обеспечила четкий фронт работ.

Сравнивая нынешний

ли митинги по цехам), а также намечавшуюся работу на свежем воздухе. Но итоги дня говорят сами за себя — каприз природы не сорвал четкой организации труда. Именно «правильное распределение людей по рабочим местам» отметил в первую очередь Ф. Файрушин, группкомсорг участка агрегатов цеха № 3, делаясь впечатлениями о субботнике. И между прочим, вспомнил, что в 1976 году в этот день озеленяли территорию, посадили много груш, смородины,

крыжовника, которые не только прижились, но и уже плодоносили.

Прошедшим субботником доволен и механик-испытатель Э. Н. Порхачев: и музыка играла, создавая настроение, и ребята из подшефной школы № 102 порадовали рабочих, придя с концертом прямо в цех.

А Виктор Сергеевич Птиримов, секретарь партбюро завода, отметив большой объем выполненных работ, добавил: «Субботник не кончается сегодня. Впереди неделя, и надо сделать еще многое по цехам и на территории. Как и все горожане, коллектив завода включился в движение под девизом: «Сделаем родной Свердловск городом высокой культуры».

И. МОЛНАР, студентка госуниверситета.

* Уктус

Пять экипажей Уктусского авиапредприятия находятся на сельскохозяйственных работах в

Кировской области. Свердловские авиаторы с энтузиазмом приняли участие в коммунистическом субботнике. Комсомольско-молодежные экипажи В. Е. Бердюгина, В. Н. Ежова и Г. В.

Казакова приняли обязательства в этот день повысить производительность полетов на 1,8% против плановой, дать экономии горючего не менее 1,5 кг на летный час, выполнить

работы с отличным качеством и с применением передовых методов труда.

Свердловчане сдержали свое слово. Обязательства с честью выполнены!

* В партийных организациях

XXV съезд партии указал, что десятая пятилетка должна стать пятилеткой эффективности и качества. В этом одна из главных ее особенностей.

Что это значит в условиях гражданской авиации? Прежде всего то, что каждый авиаработник, каждый трудовой коллектив должен добиться наиболее полного и рационального использования самолетомоторного парка, материальных и финансовых ресурсов, экономить в большом и малом, заботиться о высоком качестве каждого полета, ремонта и технического обслуживания авиационной техники. Большие обязанности на нас возложило вступление коллектива в соревнование за звание «Коллектив высокой культуры производства».

Важнейшим элементом повышения трудовой активности ИТР, а следовательно, повышения качества продукции, регулярности полетов является социалистическое соревнование. У нас нашло распространение соревнование за звание «Лучшая бригада, смена», «Лучший участок, цех», «Лучший авиатехник», способствующее повышению эффективности производства, росту производительности труда, воспитанию у личного состава коммунистического отношения к труду.

Большую роль в повышении регулярности полетов и качества обслуживания самолетов играет соревнование сквозных смен. Соревнования сквозных смен являются новым видом соревнования на нашем предприятии. Характерная особенность его — это то, что в нем участвуют смены различных подразделений аэропорта, деятельность которых направлена на решение одной общей задачи — качественное обслуживание самолетов, обеспечение высокой регулярности полетов. В социалистическом соревновании участвуют практически все работники нашей авиационно-технической базы.

Руководящий состав, профсоюзная, партийная и комсомольская органи-

зация развернули в коллективе целенаправленную работу по обеспечению успешного выполнения принятых обязательств 1977 г., привлекли к участию в ней широкий круг новаторов производства, инженерно-технических работников, рационализаторов. В АТБ

кации.

Это делают наставники. Они передают свой богатый опыт молодым товарищам. Как всегда, примером в трудном, но благородном деле воспитания молодежи служат коммунисты П. С. Чернышев, Н. В. Боков, Г. М. Медведев, Н. М. Лебедев.

Планы, работа, контроль

широко развернулось соревнование инженерного состава по личным творческим планам. Такая форма соревнования инженерного состава более действенна, более эффективна. Эти планы играют большую роль в творческом росте специалистов, повышении их общественной и технической активности.

Важное место в решении вопроса повышения качества продукции занимает система БТО, которая начала внедряться у нас с 1972 года. Внедрение ее потребовало от нас нового подхода к организации производства, повышения роли руководителей в улучшении условий труда и ответственности исполнителей за качество продукции. В настоящее время по СБТО у нас работают все производственные участки.

Исходя из решений XXV съезда партии, мы стремимся обеспечить комплексный подход к постановке всего дела воспитания в тесном единстве идейно-политического, трудового и нравственного воспитания. Основной упор мы делаем на повышение уровня индивидуальной работы. Индивидуальная работа по сравнению с другими методами дает наиболее ощутимый результат.

Руководство АТБ, партийная и общественные организации уделяют неослабное внимание перучиванию и вводу в строй молодых специалистов, повышению их квалифи-

Они не жалеют сил и энергии, стремясь передать свои знания и опыт молодежи.

В нашем подразделении должное внимание уделяется рационализаторам производства. В их число вовлекаются все специалисты, от инженера до техника. Только за 1976 год в производство внедрено 53 рациональных предложения, что позволило увеличить производительность труда, повысить безопасность и регулярность полетов, уровень культуры производства.

Обеспечение темпов роста производства, освоение технического обслуживания новых типов самолетов сопровождается постоянным поиском методов и форм по совершенствованию производственного процесса и улучшению организации производства, изысканию внутренних резервов. Коллектив АТБ решил целый ряд вопросов, направленных на эффективное использование авиационной техники. Так, у нас разработан поэтапный метод выполнения форм регламента на самолетах Ан-24, на самолетах Ан-2 при АХР, который позволил надежнее обеспечить расписание полетов, создать равномерную загрузку ценовых участков, увеличить налет часов на списочный самолет.

Разработаны и применяются сетевые графики для контроля за ходом регламентных работ. Выявление причин и отказов

авиационной техники в наиболее сжатые сроки — одна из сложных задач технического обслуживания самолетов. Для этого у нас разработаны методические рекомендации по поиску и устранению отказов систем самолетов, а устранение этих дефектов производят специально созданные бригады из передовых и наиболее опытных работников. Для своевременного и качественного устранения отказов созданы переносные технические аптечки по системам самолетов. Производятся подготовительные работы по устранению выявленных в полете неисправностей, которые передаются пилотам с самолета в ЦДА.

Однако, говоря о положительном, нельзя не остановиться на недостатках. А они у нас есть, к сожалению, есть. Если говорить о регулярности полетов, то здесь у нас не решен вопрос обеспечения высокой регулярности полетов по ЦР. Достаточно сказать, что за 1976 год количество задержек по ЦР составило 17,4 на 1000 самолетовылетов. За 1976 год мы имеем 8 задержек.

Вопросы обеспечения полной безопасности полетов, повышения культуры обслуживания пассажиров постоянно находятся в центре внимания партийной организации нашего подразделения. Только с октября 1976 года вопросы, связанные с регулярностью и безопасностью полетов, ставились на четырех партийных собраниях, у нас стало правилом рассматривать эти вопросы на заседаниях партбюро.

Усилия руководящего состава, инженерно-технических работников, партийных и общественных организаций сейчас направлены на то, чтобы конкретными делами, используя все формы организаторской и политико-воспитательной работы, ответить на решения XXV съезда КПСС.

А. МАЛЬЦУКОВ, секретарь партбюро АТБ Кировского авиапредприятия.

В УСЛОВИЯХ современной системы хозяйствования, когда на первый план выдвигается задача качества и эффективности, вопрос о конечной продукции приобретает важное народнохозяйственное значение. Динамичность и темпы производства, а также проблема снижения различного рода издержек неумолимо ставят вопрос о максимально коротких сроках доставки продукции потребителю. Следовательно, требование ускорения доставки грузов от поставщиков к потребителям является важным компонентом решения всей стратегической задачи нашей экономики, определенной решениями XXV съезда КПСС.

Для промышленных предприятий важнейшим показателем их хозяйственной деятельности является объем реализованной продукции, т. е. той, которая не просто выпущена из цеха и сдана на склад готовой продукции, но и оплачена потребителем. Поэтому быстрая доставка продукции потребителям способствует выполнению плана промышленного предприятия по реализации. В этом смысле наилучшее средство доставки грузов — воздушный транспорт. В грузовых перевозках воздушный транспорт обладает существенным преимуществом перед железнодорожным — скоростью, поэтому многие предприятия и организации широко используют авиацию для доставки грузов, особенно на дальние расстояния. Именно это обстоятельство и объясняет систематический рост объемов грузовых перевозок народнохозяйственных грузов, выполняемых гражданской авиацией. На фоне всего Аэрофлота Свердловское авиапредприятие, разумеется, занимает скромное место, однако объемы грузовых перевозок все же в какой-то мере впечатляют. Так, за годы 9-й пятилетки оно перевезло (отправило) 183 тыс. тонн, а в текущем, 10-й пятилетки свердловским авиаработникам предстоит транспортировать по воздуху порядка 188 тыс. тонн груза. Что же касается нынешнего года, то объем грузоперевозок (без транзита) составляет 36,5 тыс. тонн.

ТАКИМ образом, задачи повышения эффективности и качества работы непосредственно относятся и к работникам службы организации почтово-грузовых перевозок аэропорта Свердловск, без чего попросту немислимо надеяться на положительное их решение.

Однако для того, чтобы груз отправить, его, в первую очередь, необходимо привлечь на воздушный транспорт. О специфике привлечения груза в отличие от привлечения пассажиров уже трижды писалось на страницах нашей газеты и возникающих в связи с этим проблемах. Об этом нет смысла повторяться. Однако автор настоящей статьи берет на себя смелость напомнить читателю одно принципиальное положение, которое состоит в том, что Госплан Союза и республик не планирует промышленным и другим предприятиям и организациям перевозки их грузов по воздуху, включая транспортные издержки в себестоимость продукции лишь на уровне перевозки грузов по железной дороге грузовой скоростью. Поэтому, когда потребители продукции дают согласие своим поставщикам на получение грузов по тарифам, действующим в гражданской авиации, это означает, что у них сложилась такая производственная ситуация, при которой элемент времени берет верх над соображениями структуры себестоимости и ее величины. Короче говоря, грузовые авиаперевозки для предприятий и организаций — не правило, а исключение. Ну, а поскольку это так, то приходится грузы привлекать, используя различные формы и методы, включающие рекламу, справочно-информационную деятельность, разумные коммерческие компромиссы и др. Результатом всей этой работы является планирование привлечения груза на предстоящий плановый период, который призван противостоять стихии и неуправляемости процесса привлечения груза.

...Быстро бегут дни. На старте уже второй квартал, однако мысли все время возвращаются к миновавшему году, в течение которого не все проблемы были решены и, естественно, перешли в новый год, скрывая и сдерживая темпы и качество нашей работы.

В СВОЕ время на страницах «Авиатора Урала» говорилось, что вот уже в течение двух лет представительству грузовой службы в какой-то мере удалось ввести привлечение груза в плановое, управляемое русло. Однако при яв-

ном преимуществе метода планирования привлечения груза здесь не все так гладко, как это кажется на первый взгляд. Сам план привлечения груза, составленный на основе официальных документов, является безусловно документом объективным и обоснованным. Поэтому, по идее, этот документ должен являться одним из первоисточников, на базе которого плановые органы «верстают» план грузоперевозок. Однако опыт говорит, что за основу планирования берутся в первую очередь два принципа: «от достигнутого» (о нем поговорим позднее), а также то обстоятельство, что **учитываются не столько возможности и потребности грузоотправителей, подтвержденные официальными документами, сколько потенциальные возможности** самолетного парка (в том числе и Ан-24) по перевозке грузов в

скою литературе, а также на страницах «Правды», создается парадокс: оказывается, не всегда «выгодно» раскрывать свои внутренние резервы, брать напряженные планы и т. д.

Подобная ситуация сложилась и у нас, в сфере коммерческих интересов авиапредприятия. Это связано и с количественной стороной грузовых авиаперевозок, и с их стоимостным выражением — выручкой и доходами.

Сама по себе идея «от достигнутого» понятна: социалистическое производство носит расширенный характер, который предполагает выпуск предприятиями большего объема продукции, который, в свою очередь, требует увеличения объемов реализации, а значит, и транспортировки грузов с определенным приростом. Все логично, однако на практике эта

что из года в год количество направлений, включаемых в упомянутый перечень, сокращается. Если в 1976 г. из 56 направлений, выполненных прямыми рейсами тяжелых самолетов, разрешалось привлекать груз в 49, а по самолетам Ан-24 из 39 — в 16, то в 1977 г. — соответственно из 49 — в 43, а из 35 — в 5!

ТАКИМ образом, увеличение объемов грузовых авиаперевозок, осуществляемое на базе принципа «от достигнутого», не сопровождается реальными условиями для реализации этого прироста в плане, а порой (как видно из примеров) даже наоборот! Здравый смысл подсказывает выход из противоречивой ситуации: изменились объективные условия — требуется корректировка плана. Однако у ра-

Привлечение груза: итоги, перспективы, размышления

Серия статей из опыта работы по привлечению груза и деловых связей с клиентурой была опубликована на страницах нашей газеты в прошлом году. Мы получили положительные отклики не только от уральских специалистов, но и их коллег из других управлений. Поэтому редакция сочла возможным продолжить публикацию материалов на эту актуальную тему.



порядке догрузки пассажирских самолетов. Это, естественно, ведет к образованию противоречия между планированием привлечения груза и планированием его отправки, которое очень быстро реализуется в довольно острый конфликт, сущность которого выражается в элементарном невыполнении плана! А это уже не академический вопрос... При складывающейся ситуации, к сожалению, значительная доля внимания принадлежит отрицательным эмоциям.

Минувший 1976 год показал, что эти противоречия при тех рамках, в которые поставлен процесс привлечения груза (направления, в которые разрешается привлекать груз в плановом порядке, возможность грузового склада его принимать и перерабатывать и др.) разрешены быть не могут. Это можно проиллюстрировать на примере возможностей грузоотправителей по ежедневному предъявлению груза. Закономерным установился тоннаж в объеме 110—120 тонн ежедневно за редким исключением. Объем груза при тех рамках, о которых говорилось выше, оказывается для предприятий непосильным, если к нам предъявляются требования увеличить норму завоза, а план — попросту нереальным. Этому имеется вполне объективное объяснение. Если и впредь будет продолжаться подобная практика в планировании грузоперевозок, при которой не будет приниматься во внимание объем груза, подтвержденный заключенными договорами, то есть все основания сомневаться в реальной возможности выполнить такой план.

ДРУГИМ, как уже отмечалось, принципом планирования грузовых авиаперевозок является принцип «от достигнутого». Это означает, что «точкой отсчета» в планировании является достигнутый ранее рубеж. Даже не располагая богатой экономической фантазией, читатель без труда усмотрит в этом методе довольно любопытную деталь, которая не всегда выдерживает критику: на очередной плановый период в лучшем положении оказывается не то предприятие, которое работало с напряжением и достигло высокого рубежа, а, к сожалению, то, которое имело менее напряженный план, а поэтому довольно свободно выполняло и даже перевыполнило свои обязательства. Но поскольку к обоим предприятиям план подходит с одинаковой «мерной» — от достигнутого, вполне очевидно, что и на очередной плановой период они ставятся в неравное положение. В результате этого принципа планирования, который подтверждается критикой в экономиче-

логика нарушается тем, что не всегда укладывается в рамки возможностей аэропорта Свердловск.

Во-первых, в тех районах, куда ранее отправлялась продукция традиционной клиентуры аэропорта, возникли новые аналогичные предприятия, которые взяли на себя обеспечение данного региона. Наши же грузоотправители переключены на других потребителей. Но на те направления (аэропорты), на которые эти новые потребители базируются, прямые рейсы из Свердловска на преисполнены.

Во-вторых, увеличивающаяся потребность свердловских промышленных предприятий в авиагрузовых перевозках не сопровождается увеличением парка тяжелых самолетов, выполняющих прямые рейсы. Замена такого самолета, как Ил-18, на Ан-24 стала не исключением, а правилом.

В-третьих, бывает случаи, когда потребности грузоотправителей по ряду обстоятельств невозможно удовлетворить. Так, свердловские предприятия имеют большую потребность отправлять свои грузы в Кемерово, Казань, Вильнюс, Таллин, Минск, Владивосток, Тбилиси, Горький, аэропорты, подчиненные управлению ГА центральных районов, и др. Однако наш аэропорт предоставить им эту возможность, как правило, не в состоянии. Лучшим примером может служить время, в течение которого не принимался груз в 1976 г. в те или другие направления: Владивосток — 16, Волгоград — 25, Ворошиловград — 91, Горький — 33, Ижевск — 36, Иркутск — 25, Немерово — 42, Красноярск — 19, Куйбышев — 17, Курган — 30, Омск — 34, Тбилиси — 96, Уфа — 23, Хабаровск — 20 суток и т. д. Если сложить вместе все запреты на привлечение груза, то получается весьма внушительная цифра — 724 суток.

В-четвертых, имеют место случаи, когда вводятся отдельные рейсы на тяжелых самолетах в те направления, в которые груза в течение года заведомо будет немного (Абакан).

В-пятых, представительство грузовой службы имеет право привлекать в плановом порядке груз не во все направления, оговоренные действующим расписанием пассажирских самолетов, а лишь в те, которые включены в специальный перечень. Работники представительства грузовой службы имеют основание предполагать, что данный перечень носит на себе печать субъективизма и не отражает стремления работников грузового склада находить выход порой из трудной (но все же не безвыходной!) ситуации. Следует отметить,

ботников плановых органов есть, вероятно, на этот счет другие соображения...

К чему все это ведет? **Самое опасное** — к тому, что конфликт, о котором говорилось, не разрешается, а усугубляется. Как известно из марксистской теории, любое противоречие, являясь элементом движения, рано или поздно должно быть разрешено. Наша общая задача найти способ разрешения по сути противоречия, сложившегося в сфере экономики гражданской авиации. **Затем** — отмеченное выше не способствует расширению географии грузовых перевозок из нашего аэропорта. **Наконец**, отмеченные выше трудности и негативные явления отнюдь не способствуют упрочению деловых отношений с нашими устойчивыми клиентами, работающими с аэропортом добрый десяток лет. Их необходимо очень ценить и дорожить ими. Однако мы находимся на пороге сначала потери тоннажа, а затем и части нашей клиентуры. Предприятия не могут работать в таких условиях, когда они «не уверены в завтрашнем дне». Нам понятны те объективные трудности, которые вынуждают руководство службы организации почтово-грузовых перевозок систематически отказывать предприятиям, с которыми аэропорт имеет соответствующие договоры, в приеме от них груза в те или иные направления. Но нужно понять и грузоотправителей: им нужна уверенность вперед: либо авиация, либо железная дорога. Сегодня — воздух, завтра — наземный транспорт их не устраивает. За примером далеко ходить не надо: это такой солидный грузоотправитель, как Каменск-Уральский завод ОЦМ. По договору он должен отправлять свою продукцию в 35 направлений, однако свои отправки он свел фактически лишь к двум — Москве и Ленинграду, т. е. эти направления по опыту свободны от запрещения в приеме груза. Это касается и других крупных грузоотправителей, таких как ГПЗ-6, завод РТИ, комбинат «Уралэлектромедь» и др. Как нам сообщил начальник отдела сбыта завода РТИ тов. Вайсберг, он и его коллеги по другим предприятиям — клиенты нашего аэропорта — намереваются пойти на специфическую «кооперацию»: сообща грузить вагон в определенное направление и, вместо того чтобы отправлять груз по воздуху, — транспортировать по железной дороге. Последствия подобной кооперации для плана авиапредприятия в комментариях не нуждаются.

Б. ФРИДЬЕВ.
(Окончание следует).

Пассажиры говорят спасибо!

Регистраторы, техники, кладовщики, носильщики, всего 306 сотрудников аэровокзала Кольцово вышли на субботник. В этот день весь коллектив занимался уборкой помещений.

Добросовестно трудилась смена № 3 службы перевозок (начальник смены М. Е. Кужарова), которая заступила в ночь с 15 на 16 апреля. Их вежливое и культурное обслуживание было отмечено пассажирами. Пассажирка Т. И. Пономарева от имени группы в 30 человек в «Книге замечаний и предложений» написала слова благодарности смене.

По-ударному работала и смена № 1. Особенно отличились регистраторы: З. М. Андрианова (она уже десятки раз принимает участие в трудовой субботе своего предприятия), Г. П. Беденна, С. В. Колодий, М. Л. Степанова, Л. Н. Исакова.

Л. ЛАПТЕВА,
студентка.

Если вместе, если дружно

Организованно прошел субботник в Доме культуры работников аэропорта Кольцово. Выпавший снег несколько нарушил план проведения субботника, но это ничуть не испортило собравшимся настроение. В десять часов дружно начали уборку помещений. Работали все — от техники до директора ДК, с прекрасным настроением.

Несколько человек работали на улице, расчищали от снега дорожки. Особенно добросовестно потрудились электрик Т. И. Подчелюдин, техники В. Кошечка и П. А. Ласковенкова, столляр Н. Г. Романов, инструктор В. И. Севастьянова, костюмерша Л. В. Смирнова и завхоз М. Д. Логинава. После работы было решено, как только растает снег, провести еще один субботник по уборке территории.

С. ТОЛЬКИН,
студент.

БЫЛ ТАКОЙ

ФАКТ...

Есть в Кировской области поселок Санчурск, а в нем аэропорт, в котором работал радиооператором Валентин Смирнов. Трудился, ничем особенно не выделяясь по работе, но злоупотребляя спиртным. Бывали случаи, когда приходил на работу с губочного похмелья. А работа радиооператора не простая. Ему доверена сложная аппаратура, с помощью которой поддерживается связь с самолетами и с соседними аэропортами. Короче говоря, он обеспечивает безопасность воздушного движения.

Алкоголь и авиация — понятия совершенно несовместимые. С Валентином неоднократно беседовали, предупреждали о серьезных последствиях. Он на словах соглашался, а на деле продолжал выпивать. Бесконечно так продолжаться не могло. И вот в феврале прошлого года он, как говорится, дошел до точки. В результате — медвытрезвитель, строгий выговор, лишение премиальных.

Казалось бы, хватит, пора сказать себе «стоп!» Дальше грань, которую переступать нельзя. Но Валентин не остановился. В ноябре за пьяный дебош народный суд поселка приговорил его к двум месяцам исправительных работ. Ну, а потом дело было только во времени. Хотели уволить по несоответствию, но пожалели, думали поймет. Не понял. В начале 1977 года, в связи с некоторым сокращением объема работ, естественно, в первую очередь, с согласия местного комитета профсоюза, был уволен по сокращению штата радиооператор Валентин Смирнов. Ему бы сделать вывод, пересмотреть свое отношение к труду, жизни, а он рассердился на всех, кроме себя. И начал с жалобы на начальника аэропорта. Сперва написал ее на имя командира авиапредприятия в Киров. О своих грехах не сказал ни слова, зато в адрес руководства аэропорта — целых четыре листа. Ну что ж, советские законы требуют принятия надлежащих

мер при получении сигнала трудящегося. И они были своевременно приняты. В аэропорту работали ответственные работники авиапредприятия и был сделан вывод: ничего, а точнее почти ничего из написанного Смирновым, не подтвердилось. Стало очевидным, что под видом борьбы за справедливость автор письма хотел во что бы то ни стало бросить тень на репу-

некоторое время райпотребсоюзом, в котором было обнаружено хищение. Виновных судили. Что ж, и такое еще случается, но ведь Шобанова к суду не привлекали. Суд не нашел его вины, но Смирнов считает, что Шобанов не должен был занимать снова руководящую должность. Шобанов уже пятый год руководит аэропортом, и руководит неплохо, а Смирнов поче-

Смирнов же опять сомневается в законности.

Аэропорт своими силами построил гараж для двух служебных автомашин. Это же хорошо! Теперь в любое время машины легко завести, удобно обслуживать. Но автор письма и здесь видит подвох. Заканчивает свое письмо он так: «...о принятых мерах прошу сообщить мне письменно».

И закрутилась машина по второму кругу, только теперь к ней подключились Уральское управление и Министерство гражданской авиации. Много людей занималось письмом бывшего радиооператора, чтобы письменно, в установленные сроки ответить ему о принятых мерах. Практически примерно то же, что совсем недавно ответил ему устно командир Кировского авиапредприятия. Объективности ради, нужно только добавить, что из всех грехов, которые автор письма приписывал начальнику аэропорта, подтвердился один. Было однажды у него небольшое дисциплинарное нарушение финансовой дисциплины, за которое получил дисциплинарное взыскание. Об этом, кстати, было хорошо известно Смирнову, и поэтому вторично писать на эту тему, я думаю, просто не имело смысла.

Письмо в несуществующее министерство

тацию командования аэропорта.

После ревизии командир авиапредприятия познакомил Смирнова с ее результатами. Валентин согласился, не требуя письменного ответа. Казалось бы, инцидент исчерпан. Ан нет. Через месяц он пишет второе письмо, на этот раз в Москву. В нем вновь перечисляются старые обвинения и добавляется: «...К сожалению, командир Кировского авиапредприятия не внял моим просьбам и мер никаких не принял». Здорово. Подобное заявление по меньшей мере безответственно. Впрочем, вернемся к его второму письму. Началось оно так: «Министру гражданского воздушного флота РСФСР...» Читаю письмо и думаю: человек долгое время работал на одном месте, но так и не уяснил, в каком же ведомстве он трудится, ведь Министерства гражданского воздушного флота Российской Федерации нет и никогда не существовало. Да и союзного министерства такого нет. Есть Министерство гражданской авиации СССР. «Мне хочется по-

м-то вдруг решил приписать ему несуществующие грехи. А о том, что коммунист Шобанов неплохо работает, говорят строки его последней характеристики, данной командованием, партийной и профсоюзной организациями авиапредприятия: «... на должность начальника аэропорта рекомендован райкомом партии и райисполкомом. По итогам соревнования в смотре-конкурсе на лучший аэропорт 1975 года Санчурский аэропорт занял первое место. Шобанов награжден знаком «Победитель социалистического соревнования 1975 года». Хороший организатор, требовательный к себе и подчиненным». Однако перечислим вкратце то, о чем «сигнализирует Валентин Смирнов» в министерство.

Строится в поселке универмаг. Чтобы побыстрее ввести его в эксплуатацию, строители попросили сушилльный агрегат. За плату, конечно. Аэропорт, выделив сушилльную печь, деньги за ее эксплуатацию аккуратно поступают на текущий счет аэропорта. Смирнов же не желает этому верить.

Существует в районе организация под названием Райпотребсоюз, призванная снабжать жителей необходимыми товарами. Аэропорт иногда помогает ей автомашиной. Дело-то общее, тем более, что деньги за эксплуатацию райпотребсоюз переводит на счет аэропорта.

ральных солей, кислот и витамина С вы усвоите в сотни раз больше!

Так стоит ли из-за такого малого прибýtка вредить дереву? Пить березовый сок следует лишь на участках березняка, предназначенных для вырубki. Так и делается сейчас в специализированных подсобных хозяйствах. Но даже и в этом случае, пока не совсем ясна биологическая целесообразность подсочки березы, нужны дополнительные исследования, которые бы установили воздействие подсочки на технические свойства древесины и гидрологический режим территории.

С. МАМАЕВ,
профессор, директор Ботанического сада Уральского научного центра АН СССР.

Объявление

21 АПРЕЛЯ В 10 ЧАСОВ УТРА В ДК АЭРОПОРТА КОЛЬЦОВО СОСТОИТСЯ ПЛЕНУМ ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА, НА КОТОРОМ БУДУТ РАССМОТРЕНЫ ЗАДАЧИ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВИАРАБОТНИКОВ УРАЛА ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕШЕНИЙ XVI СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗОВ СССР И XV СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.



Так рождается мечта

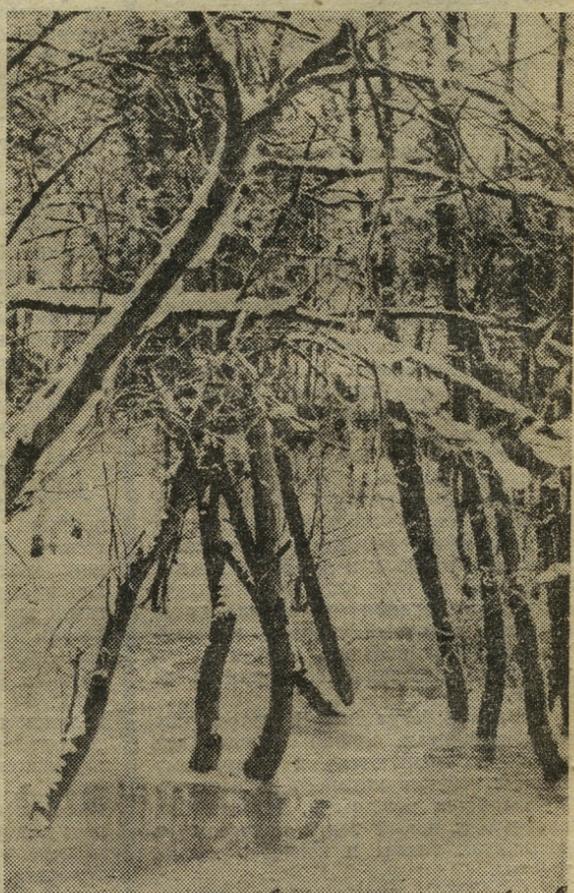
В Кировском авиапредприятии утвердилась хорошая традиция — проведение экскурсий школьников по цехам и службам.

— Ребята, мы с вами находимся на территории Кировского авиапредприятия, — начинает свой рассказ диспетчер службы движения комсомолец В. Г. Чугунов. Его увлеченность, глубокое знание дела, простота изложения заставляют ребят слушать, затаив дыхание.

Кто знает, может быть именно сейчас в сердцах этих мальчишек и девчонок зарождается мечта о себе. Пройдут годы, и некоторые из них придут в авиацию, чтобы претворить свою мечту в жизнь...

В. ТРУБИЦЫН,
диспетчер
Кировского
авиапредприятия.

В. САМСОНОВ.



Берегите березу!

Наступила весна. Яркое солнце прогрело почву. Скоро начнется сокодвижение у березы — первый признак пробуждения жизни красавицы русских лесов. Из прошлогодних надрезов коры засочатся ее сладкие слезы — березовый сок. Тот, кто написал известную всем песню о березовом соке, вероятно, был очень далек от понимания тайн жизни природы и смотрел на все ее сложные и полные смысла явления глазами простого потребителя, равнодушно проходящего мимо истекающих бесцветной «кровью» деревьев.

Нет оправдания тому, кто в погоне за стаканом

чуть-чуть сладкой водички, текущей из ствола березы, ранит дерево, заставляя его бесцельно гнать из почвы дополнительное количество воды. При этом истощается почва, ослабляется дерево, пропадает чисто-снежная, удивительная красота его ствола. Изрезанная кора покрывается розовыми натеками, на которых поселяются грибки и бактерии. Понапрасну тратятся энергетические ресурсы, которые были накоплены в тканях ствола в предыдущем году. Неоправданный расход углеводов уменьшает возможности откладывания в древесине новых клеток, что

должно ослабить прирост деревьев.

Во имя чего это делается? В литературе распространены сведения о высокой полезности березового сока. Как правило, они преувеличены. В соке березы имеется лишь небольшое количество сахара (менее 1 проц.), очень немного кислот и минеральных веществ (почти как в обычной воде и, во всяком случае, в десятки раз меньше, чем в минеральной), совсем нет витаминов. Съев одно яблоко или пару клубней картофеля, вы получите столько же сахара, сколько содержится в целом литре сока. А уж мине-

Свердловск, «Авиатор»
20, УРАЛА

Редактор В. С. ГУРИН.

Тел. 295-461, 295-496.

НС 22311. Заказ № 5089.

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

Долгожданная весна пришла на Урал. Растаял снег, зазеленели ручьи. Но вдруг зима возвратилась назад. Вновь завьюжило, запорошило. И хотя опять светит ласковое солнышко, уральцы долго не забудут причуды матушки-зимы.