

1966 год — первый год новой пятилетки. И новый он не только по календарю. Сентябрьский Пленум ЦК КПСС поставил перед нашим народом важнейшие задачи: обеспечить высокие темпы развития производства и всемерный рост производительности труда, более эффективно использовать производственные фонды.

Подразделения Уральского управления оснащены новейшей техникой. Но далеко не всегда эта могучая техника из-за недостатков в организации труда используется на полную мощность. Поэтому не случайно в решениях Пленума подчеркивается необходимость широкого внедрения на производстве научной организации труда.

Под научной организацией труда следует понимать совокупность организационных, технических и санитарно-гигиенических мероприятий, обеспечивающих наиболее целесообразное использование рабочего времени, творческих способностей каждого члена коллектива. НОТ основывается на научно-установленных нормах труда, использует новейшие достижения науки, охватывает все стороны производственной деятельности.

С ЧЕГО начать нам? Как будут выглядеть разработки планов НОТ в условиях подразделений гражданской авиации? Вот те проблемы, которые стоят сейчас перед авиаторами и которые необходимо решать. Прежде всего надо отметить, что опыта внедрения НОТ в коллективах Аэрофлота, к сожалению, пока нет. Поэтому

«Мы благодарны авиаторам»

В середине января 1966 года министр газовой промышленности СССР Алексей Кириллович Кортюнов, первый секретарь Тюменского обкома КПСС Борис Евдокимович Щербина с группой специалистов побывали на газовых и нефтяных промыслах на севере Тюменской области.

— Сейчас, когда мы располагаем мощной авиацией, — сказал министр, — для нас нет препятствий в освоении богатства земли. Мы благодарны авиаторам Уральского управления, которые пришли на помощь покорителям нефтяной целины.

Секретарь Тюменского обкома КПСС Б. Е. Щербина от имени первопроходцев тундры и тайги заверил партию и правительство:

— Сибиряки не подведут.

Дальний прицел

Вопросам обеспечения безопасности полетов в деятельности парткома Челябинского объединенного подразделения уделяется повседневное, неослабное внимание.

В начале 1965 года командиры с участием руководителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций провели собеседование с группой пилотов и других авиационных специалистов, допускающих нарушения предполетного отдыха, трудовой дисциплины, документов, регламентирующих летную работу.

До начала собеседований мы разъяснили личному составу остроту требований ЦК КПСС, Советского правительства, руководства Аэрофлота по обеспечению безопасности полетов. Личный состав поддержал и понял нас.

Партийная организация главным направлением при решении вопросов обеспечения безопасности полетов и укреплении дисциплины избрала путь улучшения воспитательной работы непосредственно в экипажах кораблей и самолетов, то есть там, где закладывается успех летной работы, с теми, кто решает этот успех.

На заседаниях партбюро систематически заслушиваются командиры кораблей о воспитательной работе с подчиненными и безопасности полетов в экипаже.

ОРГАНИЗАЦИЮ ТРУДА — НА НАУЧНУЮ ОСНОВУ

было бы правильным использовать широко освещаемый в печати опыт Уралхиммашзавода и депо ст. Гребенка.

Для многих будет полезна брошюра «Научная организация труда на рабочих местах» Уралхиммашзавода, которая выслана в подразделения управления. Знакомясь с опытом Уралхиммашзавода, обращая внимание на хорошо поставленную пропаганду планов НОТ среди работников завода, а также на методику разработки и внедрения НОТ на рабочих местах. Вот почему наша первейшая задача — разъяснить личному составу значение и преимущества научной организации труда. И в этом не последнюю роль должна сыграть сеть технико-экономических кружков.

Для каждой группы инженерно-технических работников и рабочих должен быть прочитан свой цикл лекций, освещающих вопросы экономики Аэрофлота и основы научной организации труда. К чтению лекций необходимо привлечь командиров подразделений, экономистов, начальников служб, цехов, смен, участков, пропагандистов.

Некоторые авиарботники думают, что НОТ — удел только экономистов. Это глубоко ошибочное мнение. К разработке планов НОТ надо привлечь внимание всей об-

щественности. Сочетание работы администрации по внедрению научной организации труда с развитием творческой активности авиарботников даст желаемые результаты по выявлению и использованию резервов производства.

Н А наш взгляд, при командире подразделения необходимо создать совет НОТ, в который войдут руководители летных коллективов, аэропорта, ЛЭРМ и т. д. Исходя из текущих и перспективных планов развития подразделения, совет НОТ определит уровень производства и технико-экономические показатели по каждому коллективу, смене. В свою очередь, руководители цехов и служб для всестороннего анализа организации труда и разработки планов НОТ, с учетом заданных технико-экономических показателей, создадут творческие бригады. В них войдут инженеры, технологи, мастера, экономисты, передовые рабочие и служащие.

Совет НОТ, состав бригад и их руководители определяются приказом командира подразделения. Планы НОТ должны утверждаться главным инженером ЛЭРМ, БАО, помощником начальника аэропорта по перевозкам и т. д. Вместе с местными совет НОТ должен организовать контроль за выполнением планов.

Однако без разработки методики, без определения основных этапов и направлений проведения работ по НОТ приступить к решению задач по научной организации труда нельзя. Очевидно, издаться опять же уместно воспользоваться опытом Уралхиммашзавода.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
начальник отдела труда
и зарплаты УрУ ГА.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 7 (1505).

СРЕДА, 26 ЯНВАРЯ
1966 г.

Год издания
XXIV

В ИНТЕРЕСАХ РИТМИЧНОСТИ

Общезвестно, что наиболее совершенная организация оплаты труда способствует повышению его производительности. Неуклонный рост производительности труда, в свою очередь, зависит от того, насколько ритмично работает то или иное предприятие.

В свете решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС особую роль приобретает совершенствование системы премирования. В связи с этим работники планово-экономического отдела Салехардского объединенного подразделения во главе с тов. Макаревичем обратились в отдел труда и заработной платы управления со своими предложениями, направленными на упорядочение премиальной системы в ЛЭРМ.

Суть их соображений сводится к следующему: существовавшие ранее и утвержденные вновь нормативы обязывают авиатехника на участке трудоемких работ к тому, что он для получения максимальной премиальной надбавки в размере 40 процентов заработка должен доводить месячную выработку до 176 процентов. Дело в том, что непремиируемые 15 нормо-единиц составляют 100 процентов.

Решения сентябрьского Пленума — в жизнь!

При выработке от 16 до 21 нормо-единицы полагается премиальная надбавка в 12,5 процента, с 21 до 26 — в размере 20 процентов, свыше 26 нормо-единиц — 7,5 процента (в общей сложности получается 40 процентов).

При таком большом перевыполнении норм любой нормировщик, естественно, сделает вывод о их заниженности. Кроме того, как свидетельствует практика, бригада, выполнившая нормативы к 27—28 числа, замедляет ритм работы, так как она в переработках уже не заинтересована. В результате одна смена двигателя или 300-часовой регламент переносится на следующий месяц. Интенсивность работы в конце месяца идет на спад, ритмичность нарушается.

Салехардские экономисты предлагают повысить выработку непремиируемых нормативных единиц до 22-х. Таким образом, чтобы получить 40-процентную надбавку, авиатехник УТР должен будет выполнить норму на 125 процентов.

СТАРТУЕТ В НЕБО ДИРИЖАБЛЬ...

В Свердловске на днях состоялась группа урало-сибирского общественного конструкторского бюро, начавшая работу над созданием дирижаблей. Самое первое детище этой группы (пусть пробное) вы видели в фильме «Гиперболоид инженера Гарина».

Сейчас разработку проектов летательных аппаратов легче воздуха ведет Новосибирский межотраслевой проектно-технологический институт механизации и автоматизации машиностроения. Оказалось, что они крайне необходимы геологам, изыскателям, проектировщикам, строителям для перевозки грузов в самые отдаленные уголки, где нет ни рек, ни аэродромов, ни дорог.

Потому трест Уралэлектросетей решил заказать проектировщикам дирижабль грузоподъемностью 10 тонн. Скоро в уральском небе появятся снова, как и тридцать лет назад, огромные сигарообразные гондолы.

Э. ЯКУБОВСКИЙ.

ГЛАВНОЕ

Безопасность полетов

полное представление о человеке, о его индивидуальных качествах, его знаниях и запросах. Только кропотливая, индивидуальная работа может дать то, что ты желаешь получить от авиационного специалиста в будущем.

Индивидуальная работа — это работа с дальним прицелом. Основное направление ее — обеспечить безопасность полетов каждым специалистом в отдельности.

В партийный комитет идут летчики не только по своим делам, но и по вопросам летной работы.

По сигналам летного состава было установлено, что

командный состав стал пренебрегать составлением реальных графиков летной работы экипажей, планированием отдыха, отпусков.

Была сделана попытка доказать, что составление этих графиков на месяц — нереальное дело. Пришлось поправить командиров. А командир объединенного подразделения тов. Осипов И. М. на совещании предупредил командиров об их ответственности за планирование летной работы и дал срок устранения недостатков.

Положение изменилось к лучшему.

(Окончание на 2-й стр.)



В условиях непроходимой тайги и бездорожья авиационный транспорт является одним из основных видов сообщения в Тюменской авиагруппе.

На снимке вы видите, как на одной из посадочных площадок нефтяников приземлилась винтокрылая машина, которая доставила разведчикам недр необходимое оборудование.

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

В июле 1965 года партийный комитет организовал проверку качества предварительной подготовки и послепополетных разборов в летных коллективах. Проверку производила комиссия партийного контроля по безопасности полетов под председательством начальника штаба тов. Клинова В. В.

В период проверки было выявлено, что командный состав во время предварительной подготовки и на послепополетных разборах мало уделяет внимания теоретическому обоснованию элементов полета. Был ослаблен контроль дежурных командиров за предполетной подготовкой и выполнением полетов экипажами в процессе летного дня, а часть летного состава не знала некоторых требований документов, регламентирующих летную работу. При проверке командиров кораблей ЛИ-2 тов. Куршейт не знал превышения местности по

маршруту, а тов. Галяминский — правила ведения связи. Серьезные недостатки имелись в тренировке летного состава на тренажерах.

На парткоме мы спросили с командиров летных коллективов тт. Завального, Курбатова, Полищука, как они думают устранять выявленные недостатки, и наметали меры по улучшению предварительной подготовки и послепополетных разборов.

объединенного подразделения тов. Осипов И. М.

Лекция встретила живой отклик командиров, и ее рекомендации широко были использованы ими при проведении послепополетных и еженедельных разборов.

Тот накал, который шел сверху под руководством партийной организации, постепенно захватил все категории летного состава. Растет требова-

водит, им. Тов. Хатынский пользуется непрерываемым авторитетом среди всего летного состава. Он рассудителен, исключительно организован и дисциплинирован, прекрасный воспитатель. Его экипаж является лучшим в подразделении. В воспитательной работе с экипажем он предъявляет высокую требовательность к подчиненным.

Эта работа строится дифференцированно, учитывая опыт, возраст, знания, черты характера подчиненных. В экипаже летает бортмехаником тов. Кузеев В. И. — молодой специалист, но самолюбивый по характеру. И в воспитании его, повышении квалификации тов. Хатынский применяет метод доказательства тех или иных ошибок, имеющихся в его работе. Для того чтобы доказать, надо иметь большие знания, богатый практический опыт. Этими качествами обладает тов. Хатынский Н. В.

И тов. Кузеев, как специалист, растет от полета к полету.

В. БЕЛЯИ,
секретарь парткома Челябинского объединенного подразделения.

Дальний прицел

Продолжая работу в этом направлении, в ноябре мы заслушали командира летного коллектива тов. Полищука и установили, что проделана определенная работа по улучшению предварительной подготовки летного состава.

В развитие решения партийного комитета в августе с. г. на семинаре командно-руководящего состава выступил с обстоятельной, хорошо аргументированной лекцией «Разборы полетов и рабочего дня — школа обучения и воспитания личного состава» командир

тальность командного состава. Малейший проступок немедленно обсуждается на собраниях, в простых беседах. Сочувствие, которое иногда проявлялось раньше к нарушителю трудовой дисциплины за строгость наказания, сменилось всеобщим осуждением.

Несколько слов еще об одной форме борьбы за безопасность полетов. О работе совета командиров кораблей. Председателем совета избран командир корабля ИЛ-18 тов. Хатынский Н. В.

Роль совета значительно укрепляется от того, кто руко-

Помощь пришла вовремя

Широко раскинула свои заснеженные просторы тундра Приполярного Урала, примыкающая к верховьям Оби. Летишь на вертолете и час и два, смотришь в белое безмолвие и кажется тебе, что обширный край этот заселен не более чем лунная поверхность. Однако это совсем не так. Вертолетчики Салехардского подразделения могли бы многое рассказать о людях тундры. Почти ежедневно им приходится поднимать в небо винтокрылые машины, едва диспетчер санавиастанции примет тревожный сигнал.

Командир звена вертолетов МИ-4

Александр Иванович Ермаков только что переговорил по телефону с синоптиками. В общем-то и без синоптиков было ясно, что погода ухудшается. Что ж, это в какой-то мере даже неплохо. Будет возможность провести теоретические занятия с пилотами. Однако планам молодого командира не суждено было осуществиться.

Порывистый ветер раскачивал мачты радиостанции, низовая метель наплывала на стоянки самолетов и вертолетов. Их контуры порой едва просматривались сквозь снежную завесу, а на столе у командира радиодиаграмма: нужна

срочная медицинская помощь.

Посоветовался Ермаков с диспетчерами движениями, метеорологами и решил: поскольку ветер порывист, можно выбрать момент спада в скорости ветра и взлететь. Хирург Герман Дворянинов находился уже в кабине вертолета. Он нервно смотрел на часы. Наконец, лопасти несущего винта вздрогнули, качнулись, и в ту же секунду кабина вертолета наполнилась грохотом двигателя. Повисев несколько секунд в снежном вихре, вертолет взлетел и взял курс на затерянный в тундре крохотный поселок Мужик.



Встречный ветер отбрасывал машину назад, с огромным трудом летчику удалось преодолеть сравнительно небольшое расстояние до поселка.

Был ли в этом полете риск? Возможно. Скорее всего — да, хотя у летчиков и не принято сознаться в риске. Но риск этот, если он и был, более чем оправдан. Если бы вертолет, пилотируемый Ермаковым, доставил хирурга к больному школьнику на час-полтора позднее, мальчик бы скончался.

В. СИБИРЕВ.



Биточки

с сюрпризом

Всякий, кто намеревается зайти в столовую Тюменского аэропорта, чтобы позавтракать или пообедать, рискует полакомиться необычным блюдом. Поэтому хочется предупредить: если при приеме пищи на ваших зубах что-то захрустит, не мешкайте — выплюньте пищу изо рта: наверняка в вашу тарелку попало стекло.

Более подробно о вкусовых качествах стеклянных осколков может рассказать инженер ОМТС управления Л. А. Лепило. Это он, ужиная 11 января 1966 года в столовой аэропорта, обнаружил в зеленом горшке нечто похожее на камешек, которым с успехом можно выстрелить из рогатки. Однако при дальнейшем исследовании оказалось, что это стекло.

Вроде бы все ясно, однако работники столовой не пожалели усилий, чтобы доказать, что злополучное стекло попало в тарелку по совершенно независимым от кухни причинам. С этой целью перед смущенным инженером была с победоносным видом продемонстрирована добрая дюжина стеклянных банок, края которых не имели ни одной шерстинки. На этом основании работники пищеблока решили, что дошлый клиент посрамлен.

В. СОРОКИН,
пассажир.

ПРИГЛАШЕНИЕ К ОТДЫХУ

На днях президиум теркома обсудил вопрос о работе профсоюзных организаций по пропаганде иностранного туризма. К сожалению, этот интересный и полезный отдых еще крайне мало культивируется в наших коллективах. Ежегодно терком профсоюза имеет возможность посылать в туристические поездки за границу 20—25 человек, однако мы используем эту возможность лишь наполовину. Причина? Плохая пропаганда иностранного туризма.

Сейчас зарубежные поездки организовываются в течение круглого года. Особенно интересны комбинированные поездки, когда туристы имеют возможность не только ознакомиться с гостеприимной страной, но и отдохнуть в доме отдыха или на курорте.

Некоторые авиаработники уже побывали за границей. Так, например, командир вертолета Тюменского подразделения тов. Глухов вместе с женой отдыхал в Румынии. В кругу румынских друзей встречала Новый год работница гидрометслужбы тов. Корнилова. Авиатехник тов. Ярутин и фельдшер тов. Ярутина из Свердловского объединенного подразделения побывали в Болгарии, а двое авиаторов из Тюмени гостили на Кубе.

В этом году круг зарубежных туристических поездок значительно расширяется. Желающие могут побывать в Венгрии, Румынии, Болгарии, Польше, ГДР, Финляндии, Италии, совершить увлекательное путешествие вокруг Японии, а также по скандинавским странам с посещением Англии.

В теркоме имеются путевки со смешанными маршрутами: Венгрия — Чехословакия, Польша — Чехословакия, Румыния — Болгария и др.

Профсоюзным организациям надо не только широко пропагандировать иностранный туризм, но и изыскивать возможности оказания помощи лучшим производственникам из средств фонда предприятия и других источников. Необходимо помнить, что поездки за границу советских туристов укрепляют связи с народами зарубежных стран, расширяют кругозор, создают условия для полезного отдыха.

В. КИЗИКОВ,
председатель теркома профсоюза авиаработников.

ВПЕРЕДИ — СПАРТАКИАДА АЭРОФЛОТА



На дистанции перворазрядник Кочнев (Кольцово).

Спортивная зима в разгаре. В эти дни лыжники Уральского управления интенсивно тренируются. Это и понятно: впереди у спортсменов ответственный экзамен — спартакиада Аэрофлота.

Седьмого февраля на Уктусских горах состоятся первые официальные соревнования гонщиков Уральского управления. На старт выйдут сильнейшие лыжники подразделений. В ходе этих соревнований будут отобраны лучшие перворазрядники, которые войдут в сборную управления. Команда будет укомплектована в составе семи спортсменов, а на старт выйдут 22 перворазрядника.

В первый день соревнований лыжники померяются силами на дистанции 15 километров. Восьмого февраля кандидаты в сборную команду выявят сильнейших в гонке на 30 километров. Положением обусловлено, чтобы в каждой команде управления

было не менее 30 процентов участников летного состава, не включая бортпроводников.

Горячая пора наступает и для наших шахматистов. Десятого февраля в Новосибирске начнутся финальные соревнования командного первенства Аэрофлота по второй зоне. Среди восьми коллективов в борьбу за звание чемпионов вступят и спортсмены Уральского управления. Одновременно в Ленинграде

звание сильнейшего коллектива по шахматам разыграют команды первой зоны.

Команды, занявшие первые шесть мест в зональных соревнованиях, встречаются в финальных играх в Москве, где и определится коллектив — чемпион Аэрофлота 1966 года по шахматам.

С. ФРОЛОВ,
наш спортивный обозреватель.



Многие авиаторы Урала увлекаются игрой в шахматы. Вот и сейчас работники Челябинского подразделения, используя свободное время, решили выявить сильнейшего за шахматной доской.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 14078. Заказ № 1536.

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