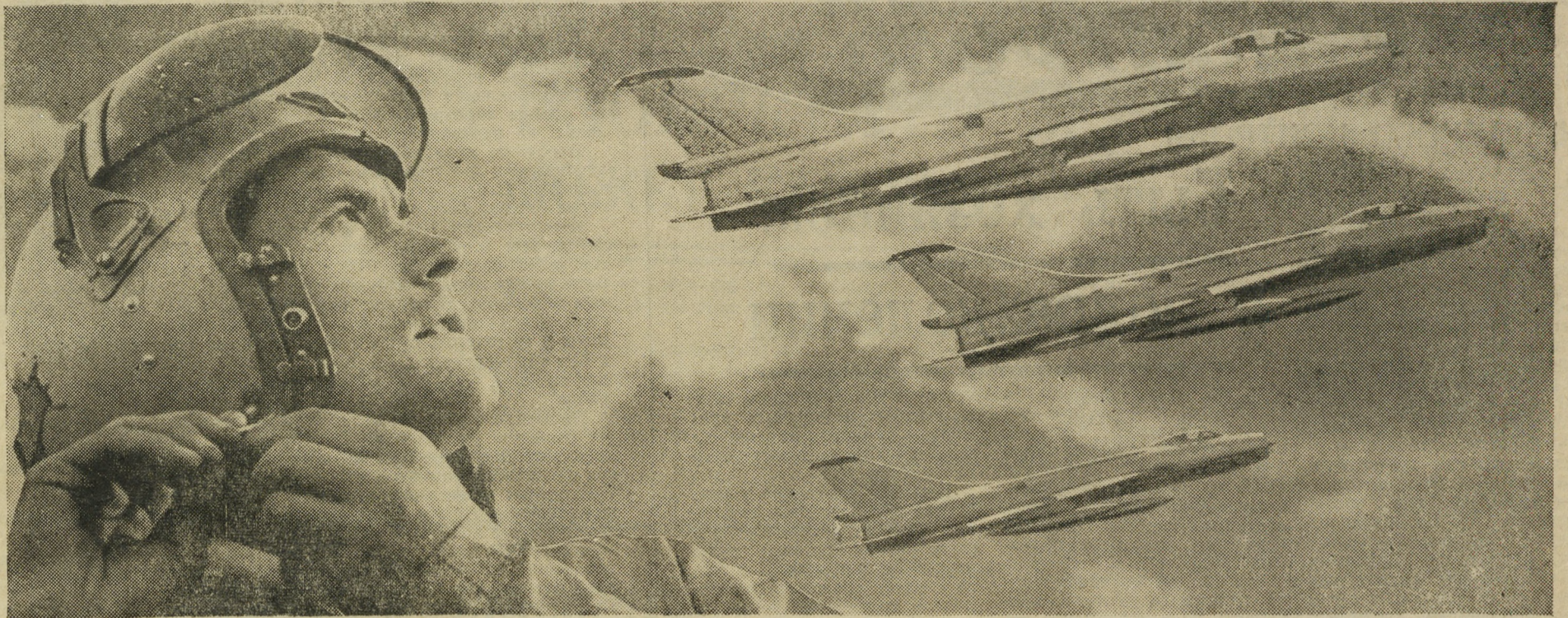


СЛАВА НАРОДУ-ПОБЕДИТЕЛЮ!



НОВЫЕ ТРАССЫ ТЮМЕНИ

Несколько дней осталось до работы по летнему расписанию. Прибавится забот у работников отделов перевозок Тюменского управления. Весна вывела из строя ряд северных аэропортов, рейсы на самолетах прекращены, почта, грузы, пассажиры пока доставляются вертолетами.

Закрыты Ханты-Мансийск, Березово, Салехард, Тазовское, зато в другие города планируются новые рейсы, например, в Куйбышев, Новосибирск. С 20 апреля открыто сообщение между Тюменью и Уфой.

Быстрокрылые лайнеры доставят жителей области в южные города — Минеральные Воды, Симферополь, Гудауту.

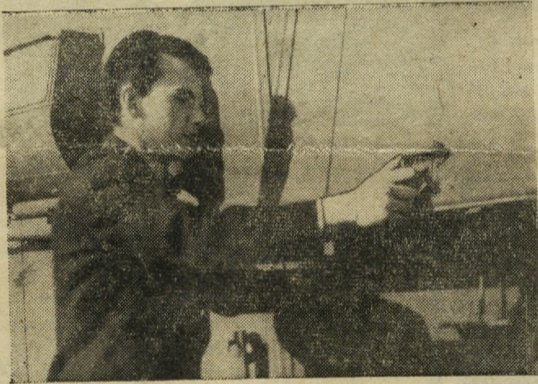
Путешественникам голубых дорог строители Тюмени готовят подарок. В июле откроется новый городской аэровокзал. В нем отличный зал, детская комната, буфет, в общем, все удобства. Пассажиров прямо к самолетам будут подвозить автобусы-экспрессы.

В 1965 году пришел из армии и стал работать инженером службы связи Курганского подразделения молодой коммунист Г. К. Винник.

Армейская закалка помогает ему в труде. Геннадий Кузьмич Винник — классный специалист и хороший рационализатор. Сложная радиоаппаратура, с которой он имеет дело, в надежных руках.

На снимке: Г. К. Винник за проверкой оборудования.

Фото В. Гурина.



Прямо по курсу — Токио

17 апреля открылась новая сверхдальняя воздушная трасса Москва — Токио. На первом самолете ТУ-114 с двумя надписями на борту «Аэрофлот» и «Джапан Эр Лайнз» находился и начальник Уральского управления гражданской авиации Н. А. Сидоренко. Сегодня он делится своими впечатлениями от поездки.

Как известно, давно велись переговоры об открытии прямого авиасообщения между двумя столицами. Ныне Аэрофлот и японская авиационная компания заключили выгодное соглашение. Еще месяц назад состоялся пробный технический рейс, а затем АН-12 доставил на международный токийский аэропорт все подсобное оборудование. На землю выгрузили и два больших десятиметровых трапа. Только они подходят к нашему небесному гиганту.

Для новой международной линии наши конструкторы заранее переоборудовали два ТУ-114. Мы летали на комфортабельной машине, рассчитанной на 120 пассажиров и десять тонн груза, с каютами первого класса и кабинами, напоминающими удобные спальные купе в поездах. Первый рейс, собственно, назывался рекламно-гостевым. На борт лайнера в со-

ветской столице поднялись вместе с министром гражданской авиации Е. Ф. Логиновым депутаты Верховного Совета СССР, работники Воздушного флота и наши коллеги из социалистических стран, секретари обкомов, журналисты.

Старт давался темным весенним вечером, и с тех пор на высоте восемь тысяч метров мы двигались буквально навстречу дню. Рассвет застал нас уже у Свердловска, а над Тобольском вззошло солнце. Трасса общей протяженностью в десять тысяч километров проложена почти по прямой через Свердловск, Тюмень, Енисейск, Хабаровск без посадки. Правда, в случае нелетней погоды предусмотрены запасные аэродромы в Свердловске, Челябинске и на Дальнем Востоке. Пролетая над столицей Урала, экипаж передал на землю радиogramму с поздравлением местным авиаторам. Их стоило поздравить. Уральская служба обеспечения полетов еще у Янаула приняла самолет под свое неусыпное наблюдение, и диспетчеры А. Докалин, Г. Климов, С. Фролов, Л. Журавский, В. Дончак отлично провели его до Ишима.

Всего десять часов длился далекий путь, обратно — чуть больше из-за обычных

сильных западных ветров. Торжественно встретили нас японцы. Сотни людей окружили наш ТУ, заходили в его салоны.

Мы пробыли в Стране восходящего солнца неделю, посетив еще Осаку, Камакуру, Атами. Мы летали на «Боинге» и мчались на поезде (супер-экспрессе) со скоростью 230 километров в час. А наш самолет на следующий день полетел обратно, унося в СССР примерно такую же по составу японскую группу.

Был среди пассажиров старый японский пилот, который в 30-х годах совершил перелет на нашем биплане Р-1 из Токио в Москву. Тогда он затратил на весь путь больше месяца, считая вынужденную посадку в Красноуфимске. Сейчас ветеран быстро достиг цели и на радостях подарил русским хозяевам трассы макет своего старенького самолета.

Теперь, конечно, все стремятся летать короче и быстрее. Об этом читаешь не только в прессе, но и узнаешь по более прозаическим фактам. Японские и советские кассиры в трансактивах теперь неизменно отвечают: «Билеты на только что открывшиеся международные рейсы — 440—441 проданы на два месяца вперед».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 29 (1616).

СУББОТА, 6 МАЯ 1967 г.

Год издания XXVI

Май праздничный

Торжественно шагает весенний май по нашей Советской стране. Каждый день отмечен новыми трудовыми свершениями, новыми успехами.

Совсем недавно мы отпраздновали Первомайский праздник, впереди — новые знаменательные даты нашего советского времени.

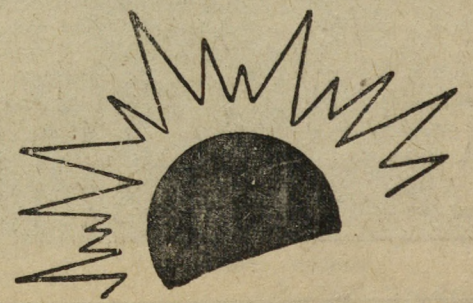
5 МАЯ АВИАТОРЫ УРАЛА И ТЮМЕНЩИНЫ ОТМЕТИЛИ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ КАРЛА МАРКСА.

А друзья газеты — наши РАБОТЫ И ВОРОБЬЕВ, Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ, В. МЕЗЕНЦЕВ, Ю. МАЛЬКОВ, Ф. ФАХРУТДИНОВА, В. ВЕПРИЦКИЙ, Л. БОЛЬШАКОВА, Б. СИВАШИНСКИЙ, Г. ШУТОВ, А. НОСОВ, В. ДЕМЕНЕВ И ДРУГИЕ ОТМЕТИЛИ ДЕНЬ СОВЕТСКОЙ ПЕЧАТИ.

7 МАЯ — ДЕНЬ РАДИО. Сотни связистов нашего управления, в том числе челябинцы Н. С. БЕЗУГЛЫЙ, М. А. КОТЛОВАНОВ, Д. В. КОВАЛЕВ, А. А. СЛАСТНЫХ, РАДИООПЕРАТОРЫ А. А. ГЕЛЬМЕТДИНОВ (АЭРОПОРТ ТУРИНСК), А. Г. ГОРБУНОВ (АЭРОПОРТ АРТЕМОВСК), А. Я. СЕМЕРИКОВ И В. П. ЛОЛУБЕВА (АЭРОПОРТ УКТУС) НОВЫМИ ТРУДОВЫМИ УСПЕХАМИ ОТМЕЧАЮТ ЭТУ ДАТУ.

22 ГОДА НАЗАД, 9 МАЯ 1945 ГОДА, СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ ОТМЕТИЛИ ВЕЛИКУЮ ПОБЕДУ НАД ГИТЛЕРОВСКОЙ ГЕРМАНИЕЙ. Вместе со всеми празднуют нынешнем году эту славную дату и многие авиаторы, бывшие военные летчики, которые сейчас успешно трудятся в подразделениях гражданской авиации. ЕСТЬ О ЧЕМ ВСПОМНИТЬ В ДЕНЬ ПОБЕДЫ ГЕРОЮ СОВЕТСКОГО СОЮЗА Л. ДЕМЕ, КАВАЛЕРУ ДВУХ ОРДЕНОВ ЛЕНИНА К. ПОТАПОВУ, ЛЕТЧИКУ-БОМБАРДИРОВЩИКУ Д. ТУРЛАКОВУ, ЛЕТЧИКУ 1-го КЛАССА М. НИКИФОРОВУ, НАЧАЛЬНИКУ ЦЕХА ИНЖЕНЕР-ЛЕЙТЕНАНТУ ЭСКАДРИЛЬИ ШТУРМОВИКОВ Ф. ВАЛИТОВУ.

Май праздничный шагает по нашим управлениям. Каждому празднику — наши достойные трудовые успехи.



НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ

НЕДАВНО политотдел Уральского управления ГА провел совещание руководителей групп народного контроля и «Комсомольского прожектора» подразделений. С докладом «Задачи коллектива УРУ ГА в юбилейном 1967 году и роль народных контролеров в выполнении этих задач» выступил начальник политотдела В. И. Большаков. Он подчеркнул:

— Хороших показателей в первом квартале нынешнего года добились многие подразделения, в том числе Пермское, Челябинское, Ижевское, первое Свердловское, Курганское, Магнитогорское. Однако и здесь не изжиты еще недостатки в работе. Неритмично работают Кировское и второе Свердловское подразделения. Они разработали неплохие социалистические обязательства, но как эти обязательства выполняются, никто не контролирует.

Народным контролерам должно быть безразлично, продолжает тов. Большаков, какой ценой выполняется государственный план. Если мы перевыполняем его за счет переналета часов и при этом полностью не используем коммерческую грузоподъемность, то в этом кроются большие потери. Наша задача выполнить план с наименьшими затратами средств, за счет резкого повышения производительности труда, путем создания и внедрения в производство планов НОТ, планомерного и последовательного перевода подразделений на новые условия планирования и экономического стимулирования.

В наших авиаколлективах трудится большой отряд народных контролеров и надо сказать, что многие из них работают хорошо, оказывают большую помощь командованию в успешном решении хозяйственных задач, в борьбе со всякого рода нарушениями трудовой и летной дисциплины, ведут разностороннюю деятельность по обеспечению безопасности и регулярности полетов, улучшению культуры обслуживания пассажиров.

Народные контролеры первого Свердловского подраз-

Быть хозяином
в подразделении

деления, где руководителем А. Исаков, за последнее время провели много проверок по вопросам расходования электроэнергии, экономии ГСМ, по работе автопарка, охране СМП, порядку комплектации кадрами службы перевозок, ходу ремонта жилых домов и т. д. Следует отметить, что народные контролеры здесь не только проверяют, но и непременно добиваются, чтобы недостатки были как можно быстрее устранены.

Неплохо наладили деятельность челябинские контролеры. Они находятся в постоянном контакте с партийным активом. Вместе с руководителем тов. Андреевым народные контролеры помогли навести порядок на складах ОМТС и ЛЭРМ.

В этом году в Пермском, втором Свердловском подразделениях уже имелись предпосылки к летным происшествиям, имеются поломки самолетов. Народным контролерам этих коллективов следует взять под неослабный контроль вопрос безопасности полетов.

Сейчас в подразделениях управления наступила горячая пора авиационно-химических работ. Наши летные экипажи и техсостав работают в отрыве от базы. Хочется, чтобы народные контролеры уделяли этому участку нашей трудовой деятельности неослабное внимание.

Настала пора народным контролерам, подчеркнул В. И. Большаков, по-деловому отнестись к строительным организациям авиаколлективов.

Мы много говорили о бережном отношении к материальным ценностям. Но почти в каждом предприятии можно увидеть, как дефицитные агрегаты, запчасти, ме-

ханизмы хранятся под открытым небом. Наглядный пример — хранение кирпича во втором Свердловском подразделении.

Есть все основания у нас, сказал в заключение начальник политотдела, резко улучшить работу постов и групп народного контроля. Для этого следует оказывать всестороннее содействие контролерам со стороны командования, партийных работников. Следует установить порядок отчетности народных контролеров, не допускать погони за количеством различных проверок, не распылять силы, а уметь сосредоточить усилия на главных вопросах.

Руководитель головной группы народного контроля первого Свердловского подразделения А. Ф. Исаков рассказал на совещании об опыте своей работы, о поездке группы народных контролеров Перми, Челябинска и Свердловска в Новосибирск и Омск для перенятия опыта работы.

В прениях выступил руководитель народного контроля Челябинского подразделения тов. Андреев.

— Надо работать ежедневно, вникать во все вопросы нашей трудовой жизни, — сказал он. — После проверки немедленно составить акт. Требовать объяснения от виновных.

Его выступление поддержали народные контролеры Печенкин, Широков и другие.

На вопросах культуры обслуживания пассажиров, регулярности рейсов, работе с кадрами отделов перевозок и роли в этом народных контролеров заострил внимание собравшихся начальник отдела перевозок управления тов. Слущкий.

Сейчас есть все основания сказать, что после совещания народные контролеры будут работать лучше, плодотворнее, будут настоящими хозяевами производств.

Аэродром живет своей напряженной жизнью. Возвращаются из рейсов самолеты, к ним спешат заправочные машины, автопоезда подвозят к серебристым лайнерам пассажиров.

Но вот по перрону проезжают на велосипедах двое мальчишек-школьников, по одному или стайкой прогуливаются пассажиры, нередко можно увидеть посторонних на территории складов ГСМ и отдела перевозок. Можно свободно пройти аэродром вдоль и поперек и никто вас не остановит, не поинтересуется, кто вы и зачем здесь.

Вероятно, иная картина ночью, когда охрана более бдительна и к посторонним относится построже? Напрасные надежды. В этом убедились народные контролеры при проверке охраны самолетов на транзитных и базовых стоянках.

Нам пришлось подолгу задерживаться у транзитных самолетов. Мы осмотрели замки, крепления. Тщательные поиски работника службы ВОХР ни к чему не привели. Заглянули контролеры и в будку дежурного по стоянке транзитных самолетов. Но кроме дежурного, спавшего богатырским сном, здесь никого не оказалось. На вопрос, почему нет охраны у самолетов, сонный дежурный сообщил: «Нет пломб, а без опломбирования работники ВОХР самолеты от нас не принимают». Так и «ночуют» безнадзорные воздушные корабли.

Побывали члены рейда на базовых стоянках. Несмотря на их большую удаленность от перрона, работников охраны здесь нет. Не встретили мы их на приангарной территории, где на техобслуживание был поставлен ИЛ-18.

Стоит ли удивляться тому, что у нас не исключены случаи хищения грузов и имущества на самолетах? Этому способствует не только безответственность отдельных работников ВОХР, но и то, что нет еще у авиаторов настоящего хозяйского отношения к общественной собственности. Более двух часов провели народные контролеры на привокзальной площади и стоянках. И за все время никто из обслуживающего персонала не спросил, что делаем мы у самолетов. К тому же все мы были не в форме.

Интересно, когда же в Кольцово не будет безнадзорных самолетов?

А. ИСАКОВ,
председатель группы народного контроля.

Фотообвинение

Рукава обогрела, лыжи, снятые с АН-2, лежат под открытым небом. Рядом — ведра с горюче-смазочными материалами для деталей. Чтобы устроить пожар, достаточно одной искорки. И все это в 8—10 метрах от стоянки самолетов.

Тревожное положение в Курганском подразделении с расходом горючего для мойки самолетов.



У стоянки самолетов лежит и ржавеет небольшая цистерна. Работники ИАС называют ее официально: аварийная емкость.

Контроль—это помощь

Личный состав Курганского подразделения взял повышенные социалистические обязательства в честь 50-летия Советской власти и успешно их выполняет.

Немалая заслуга в этом принадлежит группе народного контроля. В нашей группе 21 человек. Среди них специалисты самых различных профессий, что позволяет квалифицированно вести проверки во всех службах подразделения.

Партийное бюро, возглавляемое Ю. П. Ереминым, помогает контролерам в составлении планов работы, нацеливает внимание постов народного контроля на те службы, где проверка, рейд особенно необходимы.

Например, стало известно, что в службе ИАС используется для технических целей — промывки спецодежды, различных деталей и даже при мойке самолетов. Проверкой было также установлено, что в летном коллективе подразделения допускается перерасход ГСМ, в РЭСОС не все в порядке с организацией труда.

Группа народного контроля вскрыла эти недостатки, по результатам рейдов был разработан план мероприятий по их устранению. Хочется отметить наиболее активных народных контролеров — радиооператора А. К. Пантелееву, радиотехника АМСГ Д. С. Белозерова, диспетчера М. Д. Шилова, сменного инженера В. В. Цуканова.

Результаты работы народных контролеров ощутимы. Мы добились экономии горючего, материальных средств. В 1966 году была получена экономия ГСМ 97 875 килограммов, за первый квартал 1967 года она составила 4 908 килограммов.

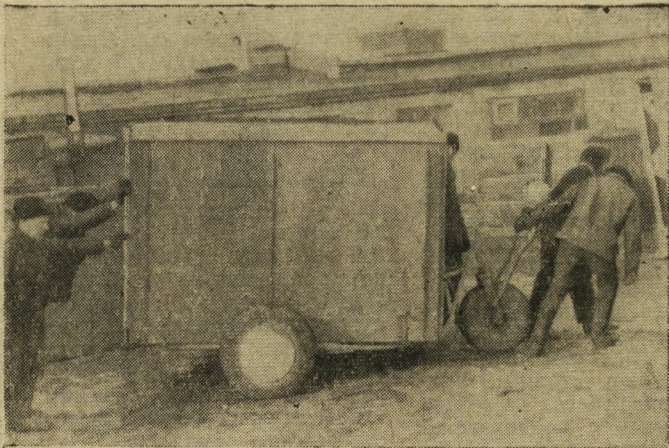
Благодаря своевременно принятым мерам по расходованию электроэнергии за три месяца 1967 года было сэкономлено 3,7 процента от установленной нормы.

Г. БАГАЕВ,
председатель группы народного контроля.

ЭХ, РАЗ!

ЕЩЕ РАЗ!

ЕСЛИ В ВАШЕМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ ПРИХОДИТСЯ ПЕРЕВОЗИТЬ ТЯЖЕЛЫЕ ДО 150 КИЛОГРАММОВ И БОЛЕЕ И ВЫ ВСТРЕЧАЕТЕ ЗАТРУДНЕНИЯ, ПРИЕЗЖАЙТЕ ПЕРЕНЯТЬ ОПЫТ НА



НАШЕ РЕМПРЕДПРИЯТИЕ, ГДЕ ДИРЕКТОРОМ Н. Н. КИТИН.

ВОТ ТАК ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ У НАС «МЕХАНИЗАЦИЯ» ТРУДОЕМКИХ РАБОТ, ПОДЪЕМ И ПЕРЕВОЗКА КРУПНОГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ ВЕСОМ ДО 200 КИЛОГРАММОВ.

РАБОЧИЕ ЦЕХА ОКОНЧАТЕЛЬНОЙ УПАКОВКИ ДВИГАТЕЛЕЙ ПОДОВНЫМ СПОСОБОМ ПЕРЕВОЗЯТ ГРУЗЫ НА РАССТОЯНИЕ ДО 500 МЕТРОВ.

В. ПЕСТОВ,
инженер ремпредприятия.





НА СНИМКЕ: один из активнейших рационализаторов Курганского аэропорта авиатехник А. БАХАРЕВ. Фото В. Гурина.

ПОЛЖИЗНИ у меня связано с авиацией. Трудовую биографию начал я в 1941 году — старшим авиатехником в летной школе. Во время войны просился на фронт — дали бронь. Так что всю войну был среди тех, кто ковал победу в тылу. С 1946 года перешел в Курганское подразделение.

Работая в какой-то одной области техники, всегда стремишься облегчить свой труд. Когда мы получили новые самолеты ЯК-12, я предложил изменить монтаж прямоточного фильтра воздушной системы, отослал расчеты на завод. Мое предложение было внедрено в производство. Так я стал рационализатором.

Большие трудности возникли при смене двигателя ЯК-12. Несколько человек

должны были оттащить самолет от подвесной лебедки. Мне удалось сконструировать тележку-подъемник, при помощи которой снять,

для промывки. Чтобы избежать больших расходов по перевозке и временного проста самолетов, мы с товарищами сделали машину

АН-2 и ЯК-12, разбитый на группы, рассчитанный на количество людей и на необходимое для профилактики время. Что это дает?

Во-первых, видно, как справился тот или иной техник с дневным заданием, всегда можно найти виновника, допустившего ошибку или просчет, облегчается распределение работы старшим техником — ему остается только записать номера групп производственных заданий и фамилию исполнителя. В итоге каждый авиатехник знает план своей работы на целый день.

Я привел эти факты, чтобы наглядно показать, как много вокруг находок для пылливой творческой мысли. Рационализатором на производстве может стать каждый. Для этого необходимо только желание и техническая грамотность.

А. БАХАРЕВ,
авиатехник
Курганского
подразделения.



ХОРОШО ТРУДИТСЯ НА СВОЕМ ПОСТУ ХОЗЯИКА ВОЗДУШНОГО ЛАЙНЕРА АН-24 СТУАРДЕССА ТЮМЕНСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ВАЛЕНТИНА ШОРОХОВА, ОНА ВСЕГДА ВНИМАТЕЛЬНА К ПАССАЖИРАМ. Снимок А. КРУШИНСКОГО.

ИЗОБРЕТАТЬ МОЖЕТ КАЖДЫЙ

перевезти и установить двигатель могут всего два авиатехника.

Используя это приспособление, мы выигрываем во времени, параллельно растет производительность труда.

При смене двигателя на самолете АН-2 мы снимали маслобаки, маслорадиаторы и отправляли их в Кольцово

для промывки маслобаков самостоятельно.

Полезен на производстве график технологического цикла, который я впервые использовал при обслуживании самолетов после налета 100—300 часов. Что представляет собой технологический график?

Это регламент самолетов

вторая премия — 100 рублей

третья премия — 75 рублей.

Руководителям подразделений, начальникам служб и цехов совместно с партийными и общественными организациями необходимо развернуть конкретную работу по широкому привлечению всего личного состава предприятий к участию в конкурсе-смотре.

Широкое внедрение НОТ на производстве, обеспечение дальнейшего роста производительности труда будет достойным подарком авиаторов Урала славному юбилею Советской власти.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
начальник отдела
труда и заработной платы.

НОТ—велеие времени

Коллектив Уральского управления ГА, борясь за достойную встречу 50-летия Советской власти, взял на себя повышенные социальные обязательства по досрочному и высококачественному выполнению государственного плана 1967 года.

Одним из главных условий обеспечения выполнения соцобязательств является внедрение научной организации труда.

Планы НОТ должны дать по управлению не менее 350 тыс. рублей годовой экономии и обеспечить по-

вышение производительности труда к 1966 году на 4 процента. В целях широкого привлечения личного состава подразделений к активной разработке и внедрению планов НОТ управлением объявлен конкурс-смотр:

— с 1 мая по 31 декабря 1967 года на лучшее составление и внедрение планов НОТ;

— с 1 мая по 1 июня 1967 года — на составление и внедрение скользящего графика работы служб и цехов в период летней навигации.

Для подразделений (служб и цехов)—победителей установлены премии за призовые места.

За разработку и внедрение планов НОТ:

первая премия — 350 рублей

вторая премия — 250 рублей

третья премия — 150 рублей.

За разработку и внедрение скользящего графика работы служб и цехов в период летней навигации:

первая премия — 150 рублей

ВАЖНЕЙШИМ условием эффективности новой системы планирования и экономического стимулирования является совершенствование внутрипроизводственного планирования, внедрение принципов хозяйственного расчета в работу цехов, служб и участков.

Основные принципы хозрасчета определяются действующими экономическими законами социализма и имеют значение для всех производственных единиц.

Хозрасчет подразделений призван обеспечить экономически эффективное ведение хозяйства, увеличение объемов работ с наименьшими затратами и материальную заинтересованность коллектива в достижении лучших результатов работы предприятия.

Поскольку результаты работы предприятия определяются деятельностью всех структурных подразделений, то при разработке производственно-финансового плана подразделение представляет цехам, службам и участкам такие показатели, выполнение которых прямо зависит от работы всего коллектива.

Основными объемными показателями производственного плана для подразделений предприятия являются по транспортной работе — участковый тонно-километраж, по авиации специприменения — приведенные часы.

Расчетными показателями должны быть: коммерческая загрузка вылетающих самолетов, самолетовылетов.

Так, службе перевозок устанавливаются показатели авиаперевозок:

- пассажирооборот до пункта назначения;
- коммерческая загрузка на один самолетовылет;
- использование грузоподъемности, пассажироместности;
- выручка.

Службе движения планируются:

- количество самолетовылетов по типам, обеспечивающее выполнение объема авиаперевозок в участковых тонно-километрах;
- коммерческая загрузка.

Службе ГСМ утверждается:

- количество самолетовылетов по типам;
- потребность ГСМ.

ЛЭРМ:

- количество самолетовылетов, необходимое для обеспечения выполнения плана транспортной работы и авиации специприменения;
- объем техобслуживания;
- себестоимость технической

работы — расходы, связанные с содержанием всего автотракторного парка. ЛЭРМ — расходы по техническому обслуживанию самолетов, вертолетов.

Хозяйственной и аналогичным ей службам обязательным показателем является выполнение ими утвержденного плана работы и соблюдение лимитов по расходованию фондов заработной платы.

Одним из условий внутреннего хозяйственного роста является должный уровень организации учета всех производственно-финансовых показателей по структурным подразделе-

циплены и обоснованность трудовых нормативов.

Переходя на новые методы планирования, необходимо серьезное внимание уделить этой проблеме, ибо в подразделениях управления имеется ряд существенных недостатков и причин, тормозящих рост производительности труда.

На предприятиях управления еще допускаются большие потери рабочего времени, недостаточно используется совмещение профессий.

На погрузочно-разгрузочных работах в службе перевозок преобладает ручной труд.

фондоотдачи и рентабельность, показатель относительного высвобождения оборотных средств.

Введение этих показателей повышает ответственность руководителей служб за умелое ими пользование, ибо измененное их содержание уменьшает экономическое стимулирование предприятия.

Многие командиры подразделений с целью перестраховки получают имущество, материалы, оборудование и запчасти в количестве, превышающем реальную потребность предприятия, что приводит к образованию излишних залежей ценностей, омертвлению денежных средств, в то время, как отсутствует гарантированный запас дефицитных запчастей, а отсюда простои самолетов и вертолетов.

Поэтому в период подготовки предприятий к новым условиям следует уделить внимание выявлению и реализации ненужных основных фондов и оборотных средств.

Новая система планирования требует глубокого понимания экономических проблем, знания бухгалтерского учета, умения пользоваться бухгалтерскими формами для анализа, расчетов и предложений, поэтому большое внимание должно уделяться экономической подготовке работников экономическими службами, руководителям службами, отделами, цехами.

Л. БОЛЬШАКОВА,
ст. инженер-экономист управления.

Трибуна экономиста

Планировать со знанием дела

го обслуживания с учетом всех расходов, затраченных на обслуживание самолетов и вертолетов.

ОМТС:

- план поставок авиационной техники, оборудования, сырья, материалов;
- состояние нормируемых оборотных средств.

Кроме производственных показателей, каждой службе устанавливается лимит заработной платы, производительность труда в участковых тонно-километрах, а также расходы.

Планирование расходов следует вести по статьям, зависящим от самого цеха.

Так, службе движения даются расходы по статье авиационного ГСМ, транспортные расходы электроэнергии ВПП. Службе РЛ и РН — расходы по радиосвязи. Автохозяйст-

виям и в целом по предприятию.

Особенно необходимо осуществлять ежедневный учет расходов запасных частей, материалов в цехах ЛЭРМ, автохозяйстве.

В новых условиях одним из основных показателей работы предприятия остается фонд заработной платы, сохранение показателей численности работающих, средней заработной платы и производительности труда в качестве основных не является обязательным, поскольку директивность планирования фонда заработной платы определяет динамику и этих показателей.

Это не значит, что в новых условиях снижается значение нормирования труда, рациональной организации заработной платы, а наоборот, повышается значение штатной дис-

Есть у нас недостатки в вопросах нормирования труда и установлении прогрессивки нормативов выработки для премирования авиатехнического и рабочего состава.

В большинстве служб предприятий не производится анализ использования работников, не принимаются меры по рациональной их загрузке на всех участках производства.

Эксплуатационное предприятие в своем распоряжении имеет значительное количество основных фондов и оборотных средств. В новых условиях планирования очень важно, чтобы в числе хозрасчетных показателей были и такие, которые характеризуют их исполнение.

К ним относятся показатель



ЭТО случилось на Полтавщине. Стоял жаркий, сухой июнь. Два приехавших художника пошли в лес на этюды. С ними увязался и я. В поисках «оригинального» сюжета забрался в непроходимую глушь. Деревья мелкие, чахлые. Под ногами разлетался истлевший валяжник.

— Нашли сюжетик, нечего сказать, — ворчал Алексей.

— Не лица, старина, — добродушно успокаивал еще совсем юный на вид Сергей.

Внезапно лес расступился, проглянула светлая поляна. Сразу же бросился в глаза продолговатый холмик, на котором росла одинокая березка.

— Хорошенькая экспозиция, — пробормотал Сергей, раздвигая этюдник. — На мрачном фоне белая березка. Оригинально.

Алексей подошел к березке:

— Здесь окоп! — Остатки войны, — без всякого выражения отозвался Сергей.

Березка росла на бруствере старого, обвалившегося окопа. Алексей спрыгнул на дно. Нагнулся. А когда выпрямился, на ладони у него лежали позеленевшие от времени автоматные гильзы.

— Здесь было жаркое дело, — заикаясь сильнее обычного, сказал он.

Незаметно подкрался вечер. Косые бронзовые лучи солнца рассыпались по верхушкам деревьев, осторожной позолотой расстелились на траве.

Гильзы

Художники закончили работу и стали собираться.

Сергей крепко потирал руки. Был доволен этюдом. Он сумел оттенить на холсте хрупкую белизну березки, упрямо тянувшейся сквозь лесную глушь к прозрачно-голубому небу.

Алексей, работавший карандашом, решительно захлопнул альбом. Сергея пристал:

— Давай показывай, что там нацарапал.

Поколебавшись, Алексей показал рисунок.

Я невольно оглянулся в сторону березки. Она была на месте. А на рисунке, над окопом во

весь рост стоял солдат, до удивления похожий на Алексея. Он стрелял из автомата, и к его ногам падали гильзы.

Сергей снисходительно хмыкнул:

— Алексей Татаренко в образе бравого солдата. Зачем ты себя-то нарисовал?

— В сорок втором погиб мой отец, — изменившимся голосом произнес Алексей.

Он резко повернулся и зашагал прочь, оставляя на росистой траве следы размашистых шагов.

А. КРУШИНСКИЙ.

О друзьях-товарищах

Осенью 1943 года погода на Днепропровщине не радовала летчиков, высота облаков часто доходила до двадцати метров, а видимость была не больше двух километров. В такую погоду на разведку и охоту из полка посылали пару штурмовиков ИЛ-2, ведомым был всегда Нефедов, а ведомым — Уфимцев. Они уже совершили не один десяток боевых вылетов, разведдонесения их всегда были точными.

В то время по радио

Третий год работает в ЛЭРМ Березовского подразделения авиатехником Борис Степанович Батурич. Работы по обслуживанию вертолетов выполняет всегда отлично. Опытный мастер, Борис Степанович успешно передает опыт молодым специалистам. День Победы для него, участника Великой Отечественной войны, особенно дорог.

Снимок А. Крушинского.



Летчика избили и довели в штаб. На допросе Уфимцева спросили:

— О скольких сожженных цистернах в лесной деревушке вы доложили с Нефедовым?

— Мы подожгли две, — ответил пилот.

— Сгорел весь склад, а поэтому будешь отправлен в Берлин.

Под вечер его посадили в товарный вагон, наполовину загруженный заколоченными ящиками. На следующую ночь

Уфимцев сумел выломать окно и выпрыгнул из вагона. В дальнейшем он сражался в рядах народных мстителей, был награжден партизанской медалью. А когда Советская Армия освободила район действия партизан, вернулся в родной полк.

М. СОБОЛЕВ.

СБИЛ ШЕСТЬ САМОЛЕТОВ

В разгар войны с гитлеровцами в 1944 году начал свой боевой путь В. Эйзеров. 130 боевых вылетов совершил он за время войны. Послушная машина штурмовик ИЛ-2, на котором летал Владимир Михайлович, появлялась над позициями противника днем и ночью, в то время, когда враг налета не ожидал. Шесть фашистских стервятников были сбиты В. Эйзеровым в воздушных боях, в районе Кенигсберга потоплено несколько кораблей противника.

За проявленное мужество и успешное выполнение заданий командования В. М. Эйзеров награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени.

Особую награду — орден Богдана Хмельницкого Владимир Михайлович получил за потопленные немецкие морские корабли.

После демобилизации из армии В. М. Эйзеров работает летчиком-инструктором в Курганском, а затем в Свердловском аэроклубе. 137 летчиков, кото-

рых он первоначально учил «ходить» в воздухе, сейчас летают. Например, Геннадий Обухов работает командиром летного коллектива Салехардского подразделения, Владимир Козловский в Кольцово — командир АН-24. В ВВС летает Геннадий Заякин.

С 1959 года Владимир Михайлович работает в гражданской авиации. Сначала летал, а теперь выполняет наземную работу. В День Победы он вспоминает своих боевых друзей, свои военные годы. Вспоминать ему есть что!

В. РУКАВИШНИКОВ.

Задание было выполнено

От командования Первого Украинского фронта в 1944 году поступил приказ в авиаэскадрилью разведчиков: срочно сфотографировать станцию Островец, на которой фашисты скопили большое количество военной техники, войска. Они готовились к штурму знаменитого, расположенного за Вислой, Сандомирского плацдарма. Командир эскадрильи воздушных разведчиков поручил это ответственное дело нашему комсомольскому экипажу, в который входили штурман Федор Кулик, стрелок Иван Кучерявенко и я.

Пройти сразу к станции не удавалось. Здесь постоянно патрулировали вражеские истребители,

были сосредоточены зенитные силы немцев.

Пришлось на нашем самолете-разведчике ПО-2 забираться на большую высоту и с большим риском заходить к станции со стороны расположения фашистских частей, т. е. с тыла.

Мы спикировали и с высоты двух тысяч метров произвели съемку.

И как раз в то время окружили нас около 10 немецких истребителей. Завязался неравный бой, из которого мы вышли победителями.

Задание командования было выполнено.

В. РОЩИН, командир летного коллектива Уктусского подразделения.

МНОГО ДЕЛ У ДЕПУТАТА РАЙОННОГО СОВЕТА, РАБОТНИКА АВИАРЕММАСТЕРСКИХ ГЕННАДИЯ ЧЕРКАШИНА. ОН УДАРНИК КОМУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА, ЗАКАНЧИВАЕТ 11-й КЛАСС В ВЕЧЕРНЕЙ ШКОЛЕ, ОТЛИЧНО СПРАВЛЯЕТСЯ С РАБОТОЙ СЛЕСАРЯ-СБОРЩИКА ВЕРТОЛЕТОВ.

Снимок А. Крушинского.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

РИЖСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ГА

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ В 1967 ГОДУ С ОТРЫВОМ И БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА.

Желающие поступить в аспирантуру подают заявления на имя ректора института с приложениями:

- а) личного листа по учету кадров и двух фотокарточек 6x9 см;
- б) характеристики с последнего места работы;
- в) автобиографии;
- г) копии диплома и

выписки из зачетной ведомости;

д) списка опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, сведений об изобретениях, отчетно-конструкторских работах. Лица, не имеющие опубликованных научных работ, представляют научные доклады (рефераты) по избранной специальности;

е) документа о стаже практической работы (выписка из трудовой книжки, заверенная по месту работы);

ж) справки о состоянии здоровья с указанием возможности обучения в аспирантуре института гражданской авиации.

Лицам, допущенным к сдаче экзаменов в аспирантуру, предоставляется отпуск в 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов.

ПРИЕМ ЗАЯВЛЕНИЙ ДО 20 МАЯ.

Адрес института: г. Рига-19, ул. Ломоносова, 1.

Иркутское авиатехучилище

ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР НА ЗАОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. Училище готовит специалистов по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей.

НА ЗАОЧНОЕ отделение принимаются лица обоего пола, без ограничения образования в объеме семи-восьмилетней или средней школы, работаю-

щие в системе гражданской авиации по специальности, непосредственно связанной с авиационной техникой.

Поступившие на базе средней школы подвергаются приемным экзаменам по предметам:

русскому языку (сочинение), математике (письменно и устно). Срок обучения 2 года 9 месяцев.

Поступившие на базе семи-восьмилетней школы подвергаются приемным экзаменам по предметам: русскому языку (диктант),

математике (письменно и устно). Срок обучения 4 года 9 месяцев. Заявления принимают-

ся с 1 апреля по 31 июля.

К заявлению прилагаются:

Документ об образовании в подлиннике. Автобиография. Выписка из трудовой книжки. Три фотокарточки 3x4.

Медицинская справка по форме № 286. Характеристика с места работы.

Приемная комиссия училища проводит вступительные экзамены с 10 по 20 августа.

Начало занятий 15 сентября.

Адрес приемной комиссии: Иркутск-9, авиатехучилище ГА.



Б2-05-21, доб. 1-96.

Свердловск-20, аэропорт Уктус.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 30396. Заказ № 3012.

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