

Флаг навигации поднят!

План выполнен

Коллектив авиаторов нашего управления успешно завершил апрельский план. Производственное задание перекрыто по всем основным показателям. Пассажирооборот выполнен на 102,5 процента, выручка составила 4 миллиона 840 тысяч рублей. Неплохо идут дела у авиаторов спецприменения. Плановое задание по приведенным часам ими выполнено на 103,7 процента.

Хуже своих возможностей в апреле потрудились коллективы Ижевска и Магнитогорска, не справившиеся с планом по выручке, приведенным часам. Следует подтянуться также авиарботникам Уктусского предприятия.

Л. БОЛЬШАКОВА,
старший инженер-экономист.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 18 (1664).

СРЕДА, 15 МАЯ
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Свою десятую по счету летнюю навигацию встречает диспетчер службы движения Ижевского авиапредприятия коммунист Леонид Сергеевич Миронов.

За добросовестное выполнение своих обязанностей ему присвоено звание ударника коммунистического труда.

Фото В. ГУРИНА.

РАБОТАЯ с первого января нынешнего года в новых условиях планирования и экономического стимулирования, мы успешно справились с выполнением основных показателей государственного плана.

В настоящее время предприятия УрУ ГА в основном закончили подготовку к весенне-летней навигации, и перед нами стоят новые, более ответственные задачи по обеспечению производственно-финансового плана, который должен быть не только выполнен, но и перевыполнен.

План на летний период 1968 г. является напряженным, но вполне выполнимым. Достаточно сказать, что удельный объем пассажирооборота в третьем квартале в общем объеме плана составляет 35,2 процента и ежедневно мы должны налетывать 9315 тысяч пассажирокилометров против 8400 тысяч в третьем квартале 1967 года.

План отправок пассажиров в общем объеме работ составляет 34,5 процента. Первоначально мы должны отправить 1010 тысяч человек, т. е. ежедневно 10975 воздушных путешественников. С учетом прибывающих и пролетающих самолетов аэропорты управления ежедневно будут обслуживать более 20000 человек, из них в аэропорту Кольцово — более 8000, Челябинска — 4100, Перми — 4000.

Для лучшего обслуживания населения воздушным транспортом в аэропортах особое значение приобре-

тают вопросы информации населения о работе Аэрофлота, организации продажи билетов, бронирования мест транзитным пассажирам в пунктах пересадки и доставки пассажиров из города в аэропорт и обратно. План по выручке в

ранению встречающих дефектов.

На некоторых самолетах не обновлено бытовое оборудование: ковры и ковровые дорожки, занавески и шторы, подушки и чехлы.

Не со всем техническим составом прове-

ской области нужно прополоть с помощью авиации около 500 тысяч га, в Курганской — около 400 тысяч га. Будут продолжены работы по рассеву удобрений в Кировской области и Удмуртской АССР. Предприятиям управ-

Свердловска будут выполняться новые рейсы в Ростов, Ухту, через Курган в Омск, увеличится частота рейсов в Сочи.

Прямое сообщение аэропорт Пермь будет иметь с Ташкентом, Сочи, Новосибирском, Иркутском, Хабаровском и Ухтой.

Челябинские воздушные путешественники без пересадки смогут вылететь в Абакан, Фрунзе, Ош, Донецк, Днепрпетровск, Сухуми.

Впервые будет введено воздушное сообщение Магнитогорска с Краснодаром и Сочи.

Сейчас во всех подразделениях комиссии управления идет проверка готовности авиаколлективов к летней навигации. Вскрытые на местах недостатки руководители служб и предприятий должны устранить в кратчайшие сроки и организовать работу так, чтобы весенне-летняя навигация была проведена на высоком уровне, способствовала успешному выполнению государственного плана и социальным обязательствам уральских авиарботников.

ЗАДАЧИ ОПРЕДЕЛЕНЫ

Н. Сидоренко, начальник УрУ ГА

третьем квартале 1968 года больше фактически выполненного в 1967 году на 2263 тыс. руб.

Здесь следует напомнить о том, что перевыполнение производственно-финансового плана по всем показателям должно идти за счет повышения коммерческой загрузки и производительности полетов, а не за счет переналета часов.

В летнюю навигацию 1968 года перед инженерно-авиационными службами предприятий стоят большие задачи по обеспечению выполнения запланированного налета часов, увеличению интенсивности использования самолетно-вертолетного парка при высоком качестве технического обслуживания и подготовки авиационной техники, обеспечению безопасности и высокой регулярности полетов.

Однако на предприятиях еще не налажен учет и анализ неисправности и отказов материальной части, не разрабатываются рекомендации по ус-

денны занятия по обслуживанию и эксплуатации СМП в весенне-летний период. Часть самолетов не подвергалась инспекторским проверкам, комиссиям общественного контроля.

В летнее время прибавляются еще и заботы по обслуживанию самолетов, находящихся на авиационных работах. От того, насколько качественно и своевременно будет готовиться матчасть и спец-аппаратура, зависит успех авиационных работ в народном хозяйстве.

А в этой области нам предстоит выполнить большие и ответственные задачи. Так, по имеющимся заявкам, только в Челябин-

ска области во втором квартале 1968 г. нужно налетать для различных хозяйственных организаций по всем видам спецпримененческих работ свыше 41 тысячи часов.

Ответственные задачи в период летней навигации стоят и перед работниками служб движения. Движенцы должны учитывать возросший объем перевозок и повысить интенсивности полетов. Интересы безопасности и регулярности воздушных сообщений требуют от них наибольшей четкости в действиях по руководству полетами.

С 15 мая по летнему расписанию из



Фотоинформация

Накануне открытия летней навигации в Челябинском предприятии прошло совещание работников спецслужб подразделений управления. Интересное сообщение подготовил авиатехник-бригадир С. А. Андриевский. Связал свое выступление с решениями XXIII съезда партии о перспективах развития

гражданской авиации В. А. Горковец.

Участники совещания не ограничились перечнем новинок в области радиооборудования. Поделались опытом работы Ю. П. Бакланов, прибывший из Перми, О. Ф. Каменко, работник Ижевского предприятия, Г. В. Кочкин, авиатор Кировского предприятия. Гости челябинских авиаторов

осмотрели радиолaborаторию, монтажный цех, участок ремонта самолетов АТБ. Многие из того, что понравилось участникам совещания, они смогут применить у себя в предприятиях.

Б. БОРИСОВ,
наш рабкор.
Фото автора.

САМОЕ ГЛАВНОЕ

Четыре месяца предприятия управления работают по новой системе планирования и экономического стимулирования. Итоги выполнения плана, казалось бы, не дают особого повода бить в колокола. С заданием уральцы справились. Однако, кроме повышения эффективности производства, экономическая реформа предполагает дальнейший рост производительности труда. И вот с этим показателем, который, по выражению В. И. Ленина, является «в конечном счете самым главным и самым важным», не все обстоит благополучно в наших предприятиях.

Анализируя их деятельность за четыре месяца и за тот же период прошлого года, видишь, что прямая роста производительности труда идет вниз. Снизилась производительность труда по сравнению с 1967 годом у работников Свердловского, Курганского, Пермского и Ижевского предприятий.

Во время весенне-летней навигации, когда значительно увеличивается объем работ, повышение производительности труда и правильное использование лимитов по труду приобретает большое значение. В этом месяце проводится конкурс-смотр на лучшую разработку и внедрение скользящего графика работы служб и цехов в летней навигации.

Ликвидация кустарщины в организации труда, внедрение планов НОТ в производство позволит повысить производительность труда авиарботников.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
начальник отдела труда и зарплаты управления.

Здравствуй, лето!

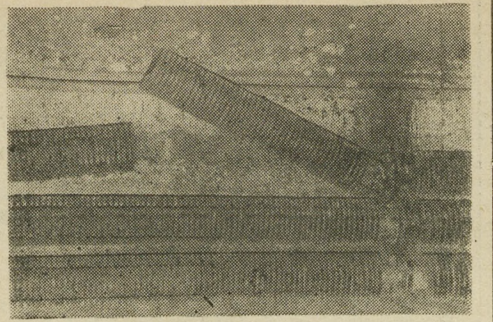
С открытием летней навигации во втором Свердловском предприятии увеличено количество рейсов на Серов, Алапаевск, Ивдель и другие города нашей области.

Лучше других подготовлены к летней

навигации аэропорты местных воздушных линий, где начальниками А. П. Алферов, А. П. Волохин, М. Т. Шамякин и К. П. Барышников.

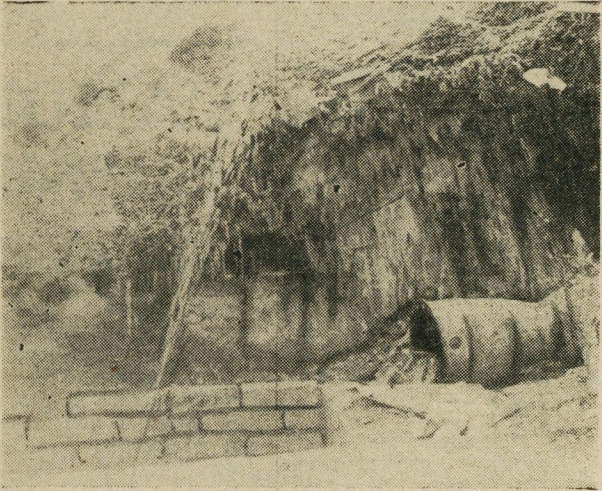
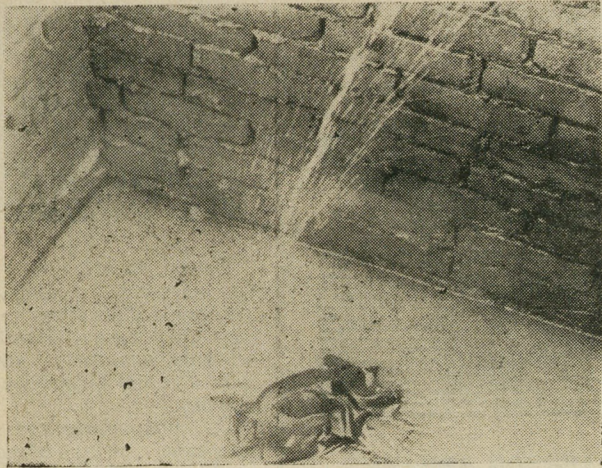
Н. КОРЗУХИН, заместитель начальника отдела перевозок.

Народный контроль — в действии



Наша газета уже сообщала о недостатках в строительстве теплотрассы к помещению Челябинской АТБ. Читатель знаком также и с ответом начальника окса Челябинского подразделения т. Лаптева, где он указал, что «дефекты устранены» и «укладка сборных плит будет закончена в феврале полностью».

О том, как «устраняются» злополучные дефекты, рассказывает наш внештатный корреспондент Б. Белодубровский.



Вы об этом знаете

Начиная эту заметку, я вспомнил старинную шутку: «Акуля, ты что шьешь не оттуля. А я еще, матушка, пороть буду...» Этот, если можно сказать, тонкий расчет стоит напомнить тем, кто занимался строительством теплотрассы для Челябинской АТБ.

Четвертый год идут «вскрытия» и «закрывания» теплотрассы, а она все не работает. Сейчас маслорадиаторы и топливные фильтры приходится отправлять на промывку в другие аэропорты.

Эти мероприятия стоят недешево. Если учесть, что подразделение работает по новой системе, то легко себе представить получаемую «экономия» средств и времени.

— Знает ли об этом командование авиа-

предприятия? — Разумеется, знает.

— А принимались по-настоящему действенные меры для исправления положения? — ?..

Хотелось бы по этому поводу услышать мнение руководителей Уральского управления. Работников АТБ Челябинска интересует, когда же тепло-

трасса будет работать нормально. Когда, наконец, плиты уложат, чтобы больше не вынимать?

Снимки автора показывают результаты «успешного ввода в строй» Челябинской теплотрассы.

НА ВЕРНОМ ПУТИ

В совещании нашего управления по НОТ приняли участие начальник центра научной организации труда при ГОСНИИ ГА Асока Георгиевич Серафимов и старший инженер по организации труда Министерства ГА Наталья Федоровна Ободзинская. Наш корреспондент задал несколько вопросов А. Г. Серафимову, на которые он дал ответы.



ЧТО примечательно в совещании по НОТ уральских авиаторов?

Прежде всего это первое совещание в Аэрофлоте по НОТ. В министерстве мы планируем провести подобную конференцию

где-то в конце первого полугодия.

То, что инициаторами выступили уральцы, это, по-моему, закономерно. Ведь именно здесь эта добрая инициатива возрождена и уверенно получает дальнейшее развитие.

Как вы считаете, кто по внедрению НОТ в Уральском управлении стоит на верном пути?

НОТ в АТБ Кольцовского аэропорта одна из показательных у нас в министерстве. Еще, пожалуй, только в аэропортах Бориспольском и Домодедовском и Московском авиаремонтном предприятии научной организации уделяют такое же серьезное внимание.

Заслуживает внимания поиск по составле-

нию к внедрению сетевых графиков по обслуживанию самолетов в коллективе Челябинского аэропорта.

По-деловому взялись за организацию труда по-научному курганские авиаторы.

Какая помощь будет оказана авиационным предприятиям со стороны центра НОТ НИИ?

Сейчас у нас разработаны и в ближайшее время будут отпечатаны и разосланы в подразделения рекомендации по НОТ для рабочих. В конце года подобный же сборник будет подготовлен для служащих.

Готовится в помощь инициаторам и ответственным за внедрение НОТ на местах и другая литература.

Задача № 1

ДОЗОРНЫЕ БЕЗОПАСНОСТИ

САМОЛЕТЫ, похожие на больших темных птиц, нехотя отрываются от земли. У каждого свой курс, свое время. Их ждут в небольшом городке или поселке Зауралья. На аэродроме у нескольких машин возятся авиатехники. Самолетам давно пора быть в пути, отсчитывая километры заснеженных полей и дорог, оставляя за собой зеленые щетки леса и аккумуляторные коробочки домов.

Рейсы задержаны, и этому рад разве что какой-нибудь опоздавший пассажир, благодаря которому счастливый случай, что его самолет еще на земле. «Виновники» задержки общественные инспекторы по безопасности полетов. Проверять подготовку самолетов к рейсам, они заметили на нескольких машинах неисправность бензосистемы.

Немало добрых дел на их счету. Одно время в

нашем подразделении тренировочные полеты выполнялись без загрузки балласта. Это не ускользнуло от глаз дозорных безопасности, добились, чтобы тренировка экипажей проходила как надо. И если случайно по радиосвязи услышишь, как диспетчер отдает распоряжение о загрузке самолета балластом, с удивлением заметишь, что сигнал общественных инспекторов не остался незамеченным.

Общественные инспекторы объединены в одну группу с членами партийной комиссии по безопасности полетов. Цели и задачи у них одни. Комиссией взяты на учет все приказы, регламентирующие работу служб. Особый контроль установлен за выполнением приказов, нарушения которых чаще всего служили при-

чиной летных происшествий. Каждый из членов партийной комиссии отвечает за определенный круг документов. Так, А. Ф. Иванов осуществляет контроль за выполнением приказа о креплении груза в самолетах. Обнаружив на одном из самолетов пришедшие в негодность крепежные сетки, он проверил, в каком состоянии они на других машинах. Вскоре все крепления были заменены новыми. Н. С. Казанцев следит за тем, как на практике претворяется указание министерства о мерах предупреждения полетов самолетов на земле.

Мы давно отказались от правила пассивно фиксировать факты. Заметив нарушение, дозорные безопасности стараются исправить его сразу или в самые ближайшие

дни. Предотвратил вылет самолета авиатехник Степан Николаевич Феничев, найдя в подготовленной в рейс машине дефект.

Не забывают общественные инспекторы по безопасности полетов своих обязанностей, если находятся в отрыве от базы. В этом году пришлось авиатехнику В. Я. Мурашову поработать на севере Тюменской области. Посмотреть, как подготовил в рейс самолет твой товарищ, для Мурашова не было тяжелой обузой. А когда один из курганских экипажей пытался вылететь на неисправном самолете, сумел не допустить летного происшествия.

В мае забот у общественных инспекторов и членов партийной комиссии по безопасности полетов прибавилось. Идет проверка подготовки подразделения к весенне-летней навигации.

В. АНТОНОВ,
председатель
партийной комиссии
по безопасности
полетов
Курганского
подразделения.

можно найти массу неточностей. Причем, некоторые командиры предприятий умудряются высылать документы, даже не заглянув в них. Дважды, например, пришлось возвращать документы Кировскому предприятию. В Магнитогорске приступили к работе без утвержденной инструкции. Не потрудились вовремя внести здесь изменения в сборники схем пробивания облаков и регламентов связи.

Неутешительные результаты дала проверка состояния этих документов. Существенным недостатком их является разница цифровых обозначений. Одним и тем же значениям в инструкциях по производству полетов и сборнике схем пробивания облаков и регламентов связи соответствуют различные данные. Ошибки бросаются в глаза, однако ни у командиров летных подразделений, ни у командиров предприятий не заметно желания навести порядок в летной документации.

И. ИГНАТЧЕНКО,
флагштурман управления.

ИНСТРУКЦИЯ ИЛИ ГОЛОВОЛОМКА?

Документы, регламентирующие летную работу и руководство движением самолетов в районе аэропорта, кратко изложены в инструкциях по производству полетов. Самым сложным моментом в работе экипажей и диспетчеров службы движения, который требует от них особой собранности, внимания, является район набора высоты и снижения самолетов. Здесь и приходит на помощь им инструкция по производству полетов и руководству движением самолетов.

Не стоило бы повторять прописные истины, если бы не было от них отклонений. С февраля прошлого года в подразделениях созданы специальные комиссии, которые занимаются разработкой этих документов. В действительности комиссии существуют формально.

Та работа, что возложена на них, выполняется в большинстве случаев недобросовестно. Иначе чем объяснить, что инструкции по производству полетов и руководству движением самолетов, представленные в управление авиапредприятиями, нуждаются в доработках, в них

Вертолет-планер берет старт

Небольшой одноместный летательный аппарат, который после старта буксировкой при помощи автомашины держится в воздухе благодаря вращению воздушного винта вокруг вертикальной оси под действием встречного потока воздуха, представляет собой вертолет-планер. При Чехословацком научно-техническом обществе в г. Брно в начале текущего года основан первый так наз. РОТОР-КЛУБ. Двое членов этого клуба — инженеры Йозеф Куновский и Мирослав Дрда — сконструировали вертолет-планер, получивший марку КД 67-ИДЕАЛ.

Аппарат построен из труб как агрегатная система. Он может быть оснащен двигателем, и это даст ему возможность самостоятельно летать с путевой скоростью до 120 км/час при расходе топлива примерно 10—13 литров на 100 км.

(Из журнала «Социалистическая Чехословакия»).



НА СТРАНИЦЕ народного контроля № 27 «Авиатора Урала»

была опубликована критическая заметка секретаря партийной организации АТБ Уктусского предприятия т. Цыпина «Справедливая обида». В ней говорилось о волоките руководителей СМУ-8 с началом строительства пристроя к ангару.

Как нам сообщает начальник окса управления И. В. ЧЕРКАС, строительство пристроя к ангару, в котором размещаются мастерские АТБ Уктусского предприятия,

включено в план работ СМУ-8 на 1968 год. Помещение будет сдано в эксплуатацию в четвертом квартале этого года. Строители приступили к закладке фундамента.



Бывший военный летчик-штурмовик Евгений Прокопьевич Малугин летает сейчас командиром АН-2 в Ижевском летном подразделении.

Экипаж удмуртского пилота, ударника коммунистического труда Е. П. Малугина побывал на авиационных работах во многих уголках нашей страны.

На снимке: командир самолета АН-2 Е. П. Малугин.

Снимок В. Гурина.

Работа АТБ летом

Утвержденные планы работ по подготовке инженерно-авиационной службы к летней навигации предусматривали:

— подготовку инженерно-технического состава, изучение анализов предпосылок к летним происшествиям, изучение документов, регламентирующих техническое обслуживание и эксплуатацию авиатехники. При этом особое внимание уделялось вопросам обучения технического состава.

— ремонт и изготовление наземного оборудования и приспособлений, используемых при техническом обслуживании к подготовке авиационной техники. Оснащение лабораторий спецоборудования необходимыми установками для проверки новых си-

стем навигации и посадки.

Проверка готовности ряда предприятий управления к весенне-летней навигации показала, что руководящий состав АТБ, партийные и общественные организации сумели мобилизовать личный состав на выполнение планов к этому ответственному периоду в полном объеме и с хорошим качеством. В то же время в работе АТБ 1 и 2 Свердловского и Пермского подразделения имеются недостатки, для устранения которых в период летней навигации личному составу необходимо:

— обеспечить исправность самолетов и вертолетов на уровне принятых социалистических обязательств. Совершенствовать организацию обслуживания СМП по трудоем-

ким видам регламентов. При необходимости организовывать круглосуточную или 2—3-сменную работу УТР. Усилить группы и участки подготовки производства;

— пересмотреть закрепление инженерно-технического состава по сменам с учетом обеспечения обслуживания базовых и транзитных самолетов в момент «ПИК»;

— составить совместно с начальниками автотабз график работы спецавтотранспорта; цехов и участков АТБ в летний период;

— укомплектовать технические аптечки для перронных бригад;

— изготовить запасные (оборотные) комплекты бытового оборудования для самолетов ЛИ-2 и АН-2, занятых перевозкой пассажиров.

Решение указанных выше задач, а также внедрение разработанных планов НОТ, вскры-

тие внутренних резервов явится залогом выполнения почетных задач, стоящих перед ИАС предприятий управления. Есть все основания считать, что работники АТБ обеспечат высокую исправность и качество технического обслуживания, безопасность и высокую регулярность вылетов самолетов.

С. ЗАЙДИНС,
зам. главного инженера управления.

Горячая пора

Май является своеобразным рубежом в работе авиаторов. Напряженнее бьется пульс аэропортов. В предприятиях идет смотр готовности к работе в новом сезоне. Закончена техническая учеба, приняты зачеты.

От того, насколько

в службе были хорошо организованы занятия, зависит глубина знаний ее работников. У себя в службе мы практикуем выступления по отдельным разделам специалистов других авиационных профессий. Два года с диспетчерами службы движения ведет занятия

инженер АТБ В. Дубельштейн, по метеорологии — работник АМСГ М. Чубейко. Многие почерпнули диспетчеры на занятиях по аэродинамике. Вдумчиво и серьезно готовился к ним один из лучших преподавателей нашей службы А. Гарагуля.

Подготовка к навигации тесно переплетается с новой экономической реформой. Другому стали смотреть диспетчеры на вопросы увеличения коммерческой загрузки, использование самолето-моторного парка. В службе составлена специальная таблица загрузки самолетов по каждому рейсу для аэропортов местных воздушных линий.

Г. БАГАЕВ,
начальник службы движения Курганского аэропорта.

ДЕЛОВИТОСТЬ И ИСПОЛНИТЕЛЬНОСТЬ

В ГАЗЕТЕ «Известия» за 26 марта этого года была опубликована статья начальника Главного архивного управления при Совете Министров СССР Г. Белова «Делопроизводство и деловитость», в которой автор поделился своими мыслями о положении в сфере делопроизводства на предприятиях нашей страны.

Вряд ли есть необходимость утверждать, что все штабы работают слаженно и оперативно. Однако будет неправильно винить в этом только работников штабов.

Работа штаба выглядит намного лучше, если в предприятии отработана исполнительность, там, где непосредственно решаются вопросы, то есть в подразделениях, службах, отделах, сменах и т. д. Недостатки в исполнительности зависят от многих причин, в особенности от тех, которые указаны в статье газеты «Известия» «Делопроизводство и деловитость», где подчеркивается, что «у нас неуклонно совершенствуется управление народным хозяйством. Но это далеко не всегда

сопровождается улучшением методов работы с документами. Если в промышленности за последние годы производительность труда возросла в 15 раз, то в сфере управления она по существу осталась на прежнем уровне. Методы работы с документами сложились в большинстве случаев стихийно, преобладают давно устаревшие традиции канцелярской практики. А ведь стиль составления и правила оформления документов, порядок их регистрации и систематизации, учет и хранение служебных бумаг — все эти насущные «мелочи» определяют четкую, эффективную и экономную организацию управления. Внимание к этим вопросам следует рассматривать как первоочередное средство борьбы с бю-

Многие вопросы, поднятые в статье, злободневны для предприятий нашего управления.

Сегодня на страницах «Авиатора Урала» о делопроизводстве в первом Свердловском авиапредприятии рассказывает начальник штаба П. А. Дмитриев.

рокрацизмом, поскольку речь идет о необходимости упорядочить и значительно сократить бумажный поток, отсеять ненужные документы и тем самым изжить имеющуюся тенденцию уйти от решения вопросов, укрывшись за бумажку».

В современных условиях работникам штабов, особенно объединенных предприятий, становится

все сложнее управлять бумажным потоком.

Без помощи командиров производственных коллективов начальник штаба авиационного предприятия волею-неволею находится в роли только технического работника. Отрицательно влияет на исполнительность нерадивое отношение многих руководителей, которые не всегда



с полной ответственностью подходят к исполнению приказов и распоряжений в назначенный срок.

Для устранения «цепной реакции» волокиты нет нужды в рекомендациях и рецептах. Необходимо с партийной принципиальностью придать особую остроту вопросу исполнительности во всех звеньях нашей уставной системы.

П. ДМИТРИЕВ,
начальник штаба.

ХИМИЯ, АВИАЦИЯ, УРОЖАЙ

Над полями южноуральскими

Ясные весенние дни сменялись холодом. Погода преподносила сюрпризы авиаторам. И все же несмотря на капризы весны, экипажи магнитогорцев успешно справились с планом авиационных работ. Особенно спорятся дела у экипажей, где командирами Н. Помилуйко, А. Альшин и А. Михалев. За полмесяца на труженике полей Ан-2 Ни-

колай Помилуйко обработал три тысячи гектаров.

Ежедневно в сводке выполнения плана отражается ход соревнования экипажей, работающих в хозяйствах области. Напротив фамилий летчиков проставляются новые цифры, растет счет гектаров, обработанных магнитогорскими авиаторами. А. Репьев, командир самолета Ан-2.

Анализируя причины увольнений...

СЕГОДНЯ ПОД РУБРИКОЙ «ЧИТАТЕЛЬ ПРОДОЛЖАЕТ РАЗГОВОР» МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ОБСУЖДЕНИЕ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ В. СОЛОВЬЕВОЙ «ТЫ УВОЛЬНЯЕШЬСЯ. ПОЧЕМУ?», ГДЕ ЗАТРАГИВАЛСЯ ВОПРОС О ТЕКУЧЕСТИ КАДРОВ В АВИАПРЕДПРИЯТИЯХ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ.

медленно решает вопросы организации кооперативного строительства в аэропорту Кольцово.

Вторая по значению причина увольнений с работы практически ликвидирована. С 1 января 1968 года около 800 работников предприятия получили повышение заработной платы.

До сих пор еще продолжает оставаться мотивом увольнения с работы неудовлетворенность условиями труда. За последние годы сделано очень многое по оборудованию рабочих мест, улучшению освещенности, обеспечению инструментами и материалами, снабжению спецодеждой, оборудованию раздевалок, душевых и т. д.

Хорошо поставлена работа по улучшению условий труда в АТБ. Там нет увольнений по этим

мотивам. Значительно хуже обстоит дело с улучшением условий труда в службах базы авиационно-технического обеспечения (начальник службы А. И. Титов), сантехслужбе (начальник службы С. В. Березин), автотехслужбе (начальник Е. П. Пакулин), службе ГСМ (начальник службы В. И. Малинин).

Необходимо настойчиво улучшать условия труда, чтобы не было увольняющихся с работы по этой причине. Другие единичные случаи увольнения по различным индивидуальным мотивам незначительны и на ритмичности работы предприятия не отражаются.

Н. ВЕТЛУГИН,
начальник отдела кадров 1-го Свердловского авиапредприятия.

Почин заслуживает внимания

В летном коллективе Свердловского подразделения заканчивается подготовка личного состава к работе в условиях весенне-летней навигации. Надо сказать, что традиционная форма проведения классных занятий в этом году несколько изменена.

Занятия с экипажами, летающими на самолетах ИЛ-18, проводились на этот раз раздельно не только по летным коллективам, но и в самих коллективах. Специалисты разных профессий были объединены в отдельные группы. Некоторые предметы, требующие более детального освоения для специалистов одного профиля, изучались с ними отдельно.

Таким образом, бортрадистам не пришлось тратить много времени на занятия по особенностям взлета и посадки при повышенной температуре окружающей среды, а бортмеханикам — по особенностям ведения радиосвязи и т. д.

Такое разделение намного повысило эффективность занятий. Проведенные розыгрыши полетов и летно-технические конференции в коллективах, где присутствовали все члены экипажей, показали, что новшество кольцовских авиаторов заслуживает внимания.

В. УТКИН.



ПОСТОЯНСТВО кадров всегда благоприятно отражается на работе любого предприятия, поэтому наша партия и правительство всегда уделяют большое внимание этому вопросу.

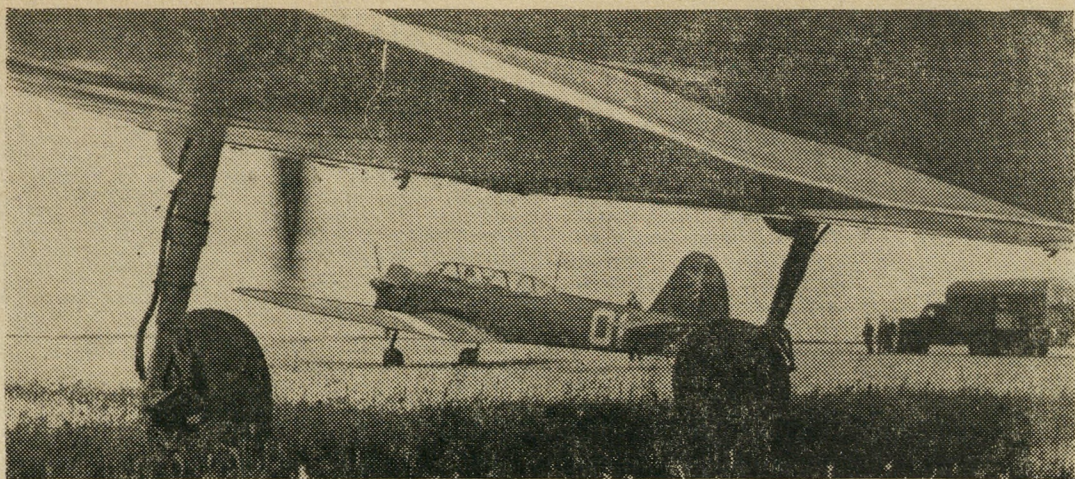
Для летного и инженерно-технического состава гражданской авиации установлены дополнительные льготы. Так, при стаже непрерывной работы свыше 5 лет при наличии путевки на санаторно-курортное лечение

предоставляется 50% скидка на билет. Для всех работников, имеющих непрерывный стаж работы 15 и более лет, предоставляется бесплатный билет для полета к любому месту отдыха. Сейчас в авиапредприятии около 450 работников имеют право на бесплатный полет по стажу работы.

В Свердловское предприятие специалисты ведущих профессий в основном поступают из учебных заведений и,

как правило, закрепляются на работе. Однако в целом по предприятию текучесть кадров еще дает себя знать. В основном это наблюдается среди шоферов, грузчиков, подсобных рабочих и кочегаров.

При увольнении у каждого работника есть свои мотивы. Больше всего увольняются по причине отсутствия жилищной площади. Это происходит потому, что за последние два года строители не сдали ни одного жилого дома, а профсоюзный комитет



У самолета под фюзеляжем — надувное кольцо, имеющее сечение диаметром 0,9 м. Изобретатели, как сообщается в иностранной печати, предвещают ему будущее, видя в нем более совершенный вид взлетно-посадочного устройства, позволяющего совершать посадку на любую поверхность и даже воду. Присмотревшись, можно обнаружить, что нижняя поверхность кольца имеет тысячи мелких отверстий. Через них выдувается сжа-

тый воздух, создающий «подушку» между фюзеляжем и землей, которая поддерживает самолет на высоте нескольких сантиметров над землей. Самолет с таким шасси еще не построен, но его летающая модель с размахом крыла 1,5 метра уже испытывалась.

* * *

Советский самолет АН-24 пополнил авиационный парк малой государственной авиационной компании «Эр-Мали». В Бамако прибыла первая группа малийских специалистов, подготовленных в СССР для пилотирования и обслуживания АН-24.

* * *

В этом году в Англии официально отменен закон, принятый еще в XVII веке. Закон гласил: «Лица, занимающиеся предсказанием погоды, должны сжигаться на костре».

НАМ ПИШУТ

СПОРТ

ПРОИГРАЛИ В ФИНАЛЕ

12 мая на детском стадионе Уралмашзавода проходили соревнования на приз открытия сезона среди детских футбольных команд Свердловска. В турнире приняло участие 14 футбольных клубов города.

Команда авиагородка Кольцово заняла в этих соревнованиях второе место, проиграв в финале представителям футбольной школы УЗТМ. Счет финального матча 0:1.

В. СМЕТАНКИН,
судья республиканской категории.



ВЕСЕННИЙ СУББОТНИК

СЕДЬМОГО МАЯ В ПЕРМСКОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ ПРОВОДИЛСЯ ВЕСЕННИЙ СУББОТНИК НА ТЕРРИТОРИИ АЭРОПОРТА СОЮЗНЫХ АВИАЛИНИЙ.

АВИАТОРЫ ВЫСАДИЛИ ОКОЛО ШЕСТИСОТ ДЕРЕВЬЕВ, ИЗ НИХ СТО ПЯТЬДЕСЯТ ВЫСАДИЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ В СВОЕЙ АЛЛЕЕ ИМЕНИ 50-ЛЕТИЯ ВЛКСМ.

Б. ФЕТИСОВ,
секретарь комсомольской организации пермского авиапредприятия.

Новые стихи

ХИРОСИМА

Бумажных журавликов стаи,
Как память о Хиросиме,
Кружатся с леплом атомным
В небе огромном, синем.
А это ведь были руки,
Губы, глаза живые,
Улыбка и теплый голос,—
Все кануло в вечный холод,
Лишь тени на камне остались...
Но что это? Тени встали!
Руки сплелись с руками.
Что это: странный танец?
Да, это танец жизни,—
Той, что они не прожили,

Той, где недолюбили,
В которой не лишними были...
Пусть танец тот станет мезью,
Пусть снится он тем, кто чество
За деньги привик торговать!
Но тени — они безмолвны...
Так встанем мы, гнева полны,
И скажем: войне — не бывать!
Л. ГЛУШЕНКО,
радиооператор Курганского аэропорта.

Трофеи свердловской парашютистки

Недавно состоялось вручение наград мировым рекордсменам на торжественном собрании членов сборных команд парашютистов, состоявшемся в главном зале Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова в Москве.

Председатель ЦК ДОСААФ Герой Советского Союза А. Л. Гетман вручил 19 рекордсменам 238 золотых медалей за 40 мировых рекордов по групповым прыжкам с учетом точности приземления. В их числе была свердловчанка М. Новгородцева, у которой 1920 разнообразных прыжков с парашю-

том. Генерал армии А. Л. Гетман вручил ей семь золотых спортивных медалей и такое же количество дипломов Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР.

Теперь мастер спорта М. Новгородцева — обладательница 25 золотых, серебряных, бронзовых медалей и жетонов, которыми она награждена за девять мировых рекордов по парашютному спорту и за призовые места, занятые ею на разных соревнованиях. Она не раз завоевывала звание чемпионки

РСФСР и СССР по отдельным упражнениям.

В апреле этого года М. Новгородцева вместе со своими подругами по сборной команде СССР находилась на тренировочном сборе в Ташкенте под руководством заслуженного тренера СССР П. А. Сториченко. Парашютистки усилительно готовятся к ответственным соревнованиям как внутри страны, так и за пределами Родины.

А. БЕЛОУСОВ,
мастер спорта.
* * *

На снимке: М. Новгородцева.

Сотни молодых уральцев овладевают авиационными знаниями и делают первые шаги в небе в аэроклубах ДОСААФ. И всегда верными друзьями были для них легкокрылые монопланы Як-18.

НА СНИМКЕ НАШЕГО КОРРЕСПОНДЕНТА: ЯК-18 ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ.



№ 5

«Боевой смотр революционных сил» — так названа передовая статья майского номера журнала «Гражданская авиация». Она посвящена празднику трудящихся всего мира — Первомаю. «Праздничные рапорты передовых авиационных предприятий, — говорится в статье, — наглядно и убедительно свидетельствуют о неистощимости творческих сил и энергии крылатого племени советского народа...» И как бы в подтверждение этих слов журнал публикует сообщения нештатных корреспондентов из Киева, Минска, Еревана и других городов о ходе подготовки к летней навигации.

Пятого мая все прогрессивное человечество отмечает 150-летие со дня рождения основоположника научного коммунизма Карла Маркса. Репортаж из музея Карла Маркса и Фридриха Энгельса в Москве знакомит читателей с жизнью, научной и революционной деятельностью двух великих людей.

За полвека после Октябрьской революции советскому народу не раз приходилось с

оружием в руках отстаивать новый общественный строй. Самым тяжелым испытанием явилась Великая Отечественная война, победоносное окончание которой отмечается 9 мая. Об отваге и бесстрашии авиаторов ГВФ в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками повествуют воспоминания Н. Петрова «Годы огневые».

В предыдущем номере журнала сообщалось о состоявшемся в Москве совещании актива работников гражданской авиации. В майском номере в изложении даны доклад министра гражданской авиации маршала авиации Е. Ф. Логинова и выступления некоторых участников совещания.

Специалисты Аэрофлота найдут в номере полезные для себя материалы. Журнал продолжает «Заочный семинар экономиста». Под этой рубрикой со статьей «Ставка на рентабельность» выступает начальник смены отдела перевозок Тбилисского аэропорта, аспирант Института экономики и права Академии наук Грузинской ССР Г. Каландадзе. На примере Грузинского управления авиатор показывает, как борьба за

лучшее использование основных и оборотных производственных фондов приводит к повышению рентабельности предприятий. В статье «Вертолет: себестоимость перевозок» группа авторов рассматривает пути снижения себестоимости вертолетных перевозок.

Читатели с интересом ознакомятся со статьями инженера «Аэропроект» В. Смуровича «Ширин ВПП», инженера В. Мапаенкова и Б. Тененбойма «Обслуживание ИЛ-18», начальника Рижского авиационного училища спецслужб гражданской авиации Н. Овсиченко «Телевизионное обучение» и другими.

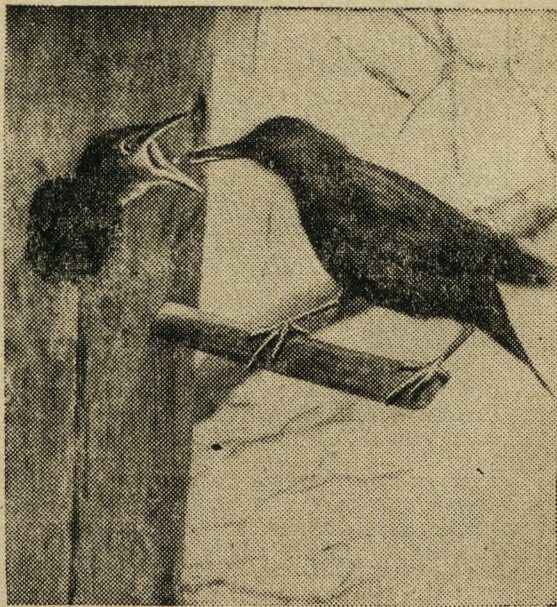
В журнале широко представлены материалы о лучших людях Аэрофлота, о жизни предприятий и подразделений. Так, центральный разворот номера посвящен участникам художественной самодеятельности, которые недавно выступали в Москве. Очерк А. Герасимова «Песня о бессмертии» рассказывает о жизни и подвиге летчика-испытателя Героя Советского Союза Алексея Перелета.

Зарубежная информация представлена традиционной «Пестрой смесью» и рассказом Генриха Гофмана о том, какое впечатление произвел на американцев новый советский межконтинентальный воздушный корабль ИЛ-62.



Вместе с весной к нам на Урал прилетают друзья — пернатые.

Объектив нашего рабкора И. Романова запечатлел дружную птичью семью.



Завтрак.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 23243. Заказ № 3172

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