

СЕЗОН НОВЫЙ, ОШИБКИ СТАРЫЕ

Для летчика, что для хлебороба, с наступлением весны приходит время, когда оба трудятся не покладая рук. Авиационные работы экипажа спецприменения сумели провести в сжатые агротехнические сроки, обработав за первое полугодие миллион 268 тысяч гектаров сельскохозяйственных земель. Это 68 процентов годового плана, результат неплохой.

Но мне хотелось бы остановиться на другой стороне труда авиаторов-химиков, которая, к сожалению, не так

радужна. С безопасностью полетов на оперативных точках дела обстоят далеко не блестяще. Авиационные работы, как известно, принадлежат к одним из сложных и трудных видов работ, которые приходится выполнять летчикам. Поэтому организация их, руководство полетами должны быть тщательно продуманы. В большинстве случаев наши промахи, недоработки являются причинами летных происшествий и предпосылок к ним.

Мы часто говорим, что командир, требуя

от подчиненного точного выполнения установленных правил, сам должен быть образцом пунктуального их соблюдения. По-видимому, командир звена Курганского предприятия Л. Г. Чернышов придерживается другого мнения. В одном из хозяйств, проводя тренировку на рабочем поле с экипажем АН-2 В. М. Коровиным, он выполнял полет без сигнальщиков. Кроме вреда, такая тренировка ничего не дает.

В последнее время командный состав снизил требовательность к

введению первичной документации. Записи, как правило, сделаны небрежно, кое-как. По ним трудно судить, какая подготовка была проведена с грузочными бригадами и сигнальщиками. В документах нет отметки о том, кто проводил инструктаж, отсутствует роспись работников, с которыми проводились занятия. Такие документы пришлось увидеть у командиров самолетов Курганского и Кировского предприятий И. Ф. Смирнова и В. П. Некрасова.

Как ни странно, но

до сих пор как следует не решен вопрос обеспечения экипажей, работающих на оперативных точках, прогнозом погоды. Так, укусские экипажи Н. Н. Прокофьева и А. Д. Тинигина прогноз погоды могли получить только в 12 часов местного времени, в то время как работать начинали в четыре часа утра.

Существенным недостатком, который допускают авиационники, является пренебрежение к правилам хранения горюче-смазочных материалов. Бензобочки и емкости могут быть не опломбированы, горловины плохо закрыты, заправочный инвентарь загрязнен. А финал подобного отношения бывает такой, как у

ижевского экипажа, находящегося на авиационных работах близ Магнитогорска. Отказ двигателя в полете, поломка самолета произошла только по недосмотру пилотов, из-за того, что ни один из них не удостоился посмотреть, в каком состоянии горючее. Хотя в авиационнике был большой процент воды.

Прежде чем послать экипажи в хозяйства, предприятие отправляет оперативные группы. В их обязанности входит проверка готовности хозяйств к приему самолетов и организация нормальной работы экипажей. Заниматься этим приходится не первый год, но ошибки повторяются. Это наводит на мысль, что в практике мы не придаем им того значения, которого они заслуживают. В новом сезоне из-за непригодности посадочных площадок было несколько поврежденных воздушных винтов самолетов АН-2. Причем в Челябинском и Пермском предприятиях они произошли, когда на борту самолета находились проверяющие.

Сейчас авиационные работы в хозяйствах свернуты и вновь возобновятся в сентябре. Времени достаточно, чтобы к ним подготовиться и завершить осенние авиационные работы без летных происшествий. **М. НИКИФОРОВ,** старший пилот-инспектор управления.

На подвеске — самолет

В один из июньских дней с аэродрома, расположенного на севере Пермской области, поднялся самолет АН-2. В полете отказал двигатель. Летчики попытались вернуться на аэродром, но не смогли, посадили самолет прямо на проезжую дорогу.

В Пермской области работали экипажи вертолетов МИ-8 из Уктусского предприятия. К ним за помощью и обратились пермяки. Перевезти такой необычный груз взялся командир вертолета Гершингорин. Благополучно проделав многокилометровый путь, самолет АН-2 был доставлен в Пермь.



Авиатор



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 27 (1673).

СРЕДА, 24 ИЮЛЯ 1968 ГОДА

Год издания XXVI

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Есть годовой план!

19 ИЮЛЯ КУРГАНСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ РАПОРТОВАЛО О ВЫПОЛНЕНИИ ГОДОВОГО ПЛАНА АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ. ЕГО ЭКИПАЖИ ТРУДИЛИСЬ НА УКРАИНЕ, КИРОВСКОЙ И ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТЯХ, ПОМОГАЛИ ХЛЕБОРОБАМ ЗАУРАЛЬЯ. ВМЕСТО 350 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ, КОТОРЫЕ ПРЕДСТОЯЛО ОБРАБОТАТЬ АВИАТОРАМ, ИМИ СДЕЛАНО 362 ТЫСЯЧИ. ВЫПОЛНИЛИ ГОДОВОЕ ЗАДАНИЕ ТАКЖЕ АВИАЦИОННЫЕ ЭКИПАЖИ МАГНИТОГОРСКОГО СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЗЕМЕЛЬ ЗАПИСАЛИ НА СВОЙ СЧЕТ АВИАТОРЫ ЭТОГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

В. ДЕМЕНЕВ, инженер отдела спецприменения управления.

ПЕРЕХОД на работу по новой системе планирования и экономического стимулирования во многих предприятиях нашего управления первоначально вызывал много кривотолков. Одни реформу полностью поддерживали, другие — сомневались в эффективности нововведения. Особенно скептически относились к тем предприятиям, которые ранее были не рентабельными, в их производственной деятельности заранее планировались убытки.

Именно поэтому это интервью мы взяли у командира Ижевского подразделения С. П. Дегтева, где наиболее характерно отразилась роль новой системы планирования и экономического стимулирования.

Как завершён план юбилейного 1967 года в вашем предприятии?

По плану во втором году пятилетки нам предлагалось перевести 73 тысячи воздушных путешественников. Мы отправили в различные концы страны более 82 тысяч человек. Несколько больше плана выполнен по-

Говорят цифры

казатель по перевозке грузов. Выручка составила почти 112 процентов.

Однако наше предприятие получило за год 253 тысячи рублей убытка.

На какие вопросы при переходе на работу по-новому прежде всего было уделено внимание?

План перевозки пассажиров, груза и почты на нынешний год был нам, по сравнению с прошлым годом, увеличен. Значит, необходимо было изыскать новые резервы в повышении производительности труда, исправности самолетомоторного парка, культуры обслуживания пассажиров. Поэтому все отделы и службы включились в эту работу. Более оперативно была налажена продажа авиабилетов на местах. Отдел перевозок, работники АТБ, связисты включились в социалистическое соревнование по успешному завершению третьего года пятилетки. Нам за шесть месяцев пред-

стояло налетать 41 500 тысяч пассажирокилометров. На 120 процентов выполнен этот показатель. За этот же период перевезено 100 375 пассажиров. Это на 14 процентов больше плана. Вместо 205 тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей наши агрохимики обработали 243 тысячи гектаров. 232,8 тысячи рублей за полугодие получено прибыли.

Последние итоги наглядно говорят о преимуществах новой системы планирования, цифры убедительно говорят о выгоды проведенного в жизнь мероприятия.

По сравнению с прошлым го-

В беседе с нашим корреспондентом

дом производительность труда у нас возросла почти на пять процентов. Успехов в труде добились наши летчики А. Г. Юнг, В. Г. Вахрушев, Л. В. Бехтерев, С. И. Колобашин, В. И. Аксютин. В АТБ мы имеем немало рационализаторских предложений. Среди их авторов можно увидеть имена начальника УТР И. К. Бахматова, токаря М. Н. Оглоблина.

Крылатые будни

ративную точку уже на следующий день.

Об этом сообщил редакция командир Челябинского предприятия И. М. Осипов.

Награды за оперативность

На днях приказом по Челябинскому предприятию награждены денежными премиями из фонда материального поощрения работники ремушастка АТБ начальник участка А. Г. Кобринец, слесари А. В. Мартюшев, А. В. Тараскин, А. А. Мерц, В. П. Васильев, маляр Г. С. Киндякова.

Эта бригада оперативно,

в течение одного дня, обслужила самолет, вернувшийся с авиационных работ. Успешно опережая график, все

имеющиеся дефекты, работники АТБ вновь ввели машину в строй.

Самолет вылетел на опе-

НА МНОГИХ крупных предприятиях Челябинской области становятся систематическими рабочие собрания по текущему моменту.

На собраниях выступают руководители предприятий. Они рассказывают о текущих событиях

РАБОЧИЕ СОБРАНИЯ

внутренней и внешней политики КПСС, отвечают на вопросы рабочих.

Доброй традицией становятся рабочие собрания в объединенном Челябин-

ском предприятии. Такие встречи представителей командного состава с работниками служб аэропорта уже проводились в АТБ, автохозяйстве, отделе перевозок.

ВПЕРЕДИ ЛЕТЧИКИ

На днях состоялось расширенное заседание местного комитета работников Челябинского предприятия, на котором подводились итоги выполнения плана за июль и одновременно за второй квартал этого года.

Победителем соревнования между службами предприятия был признан коллектив летного подразделения. За полугодие подразделение добило высокой производительности летного часа. Авиаторы сэкономили более 300 тонн топлива.

Воздушные агрохимики

28 марта над полями Южного Урала появились первые самолеты сельскохозяйственной авиации Челябинского подразделения.

К 18 июля челябинскими авиаторами спецприменения обработано с воздуха более 141 тыс. гектаров полей.

28 тысяч гектаров на счету у экипажа под командо-

ванием Ю. А. Шардакова. Это своеобразный личный рекорд челябинского пилота.

Более 22 тысяч гектаров обработали с воздуха экипажи крылатых агрохимиков под командованием Н. М. Ласковец, Б. С. Юрочкина, В. Д. Мокринского.



ГОРЯЧАЯ ПОРА

грамотно применяют свои знания и опыт при управлении воздушным движением. Какие бы сложные ситуации и непредвиденные случаи не возникали в зонах подхода и посадки, диспетчеры подхода А. С. Бабкин, И. В. Жилкин, четко взаимодействуя с диспетчерами посадки А. И. Михайловым, В. А. Аладьевым, всегда принимают правильные решения.

Грамотно применять знания. Принимать правильные решения. Соблюдать указания НПП ГА

высоты 4800 метров. 53 мин. по вине диспетчера. Эти взаимные передачи управления движением самолетов были произведены за одну минуту до их расхождения. Приняв руководство, старший диспетчер РДП В. А. Иванов дал указания экипажу самолета № 75425 произвести набор эшелона 9800 м, не уточнив с помощью именованных в его распоряжении средств расхождения встречных самолетов, что и привело к нарушению правил УВД.

Другой случай. 4 июля 1967 года диспетчер АДП В. Е. Горшенгорин выпустил самолет из Челябинска в аэропорт Уфа, не обеспечив полет данного самолета. В результате самолет возвратился в аэропорт Челябинска с неисправными двигателями. Только ежедневная, настойчивая подготовка, четкое взаимодействие между диспетчерскими пунктами и непрерывное повышение своего профессионального мастерства принесет успехи в руководстве движением самолетов и обеспечении полной безопасности полетов.

НАШИ МАЯКИ

Немало самолетов пришлось выпустить в небо авиатехнику Феду по Федоричу Петову в годы Великой Отечественной войны. Его труд был неоднократно отмечен правительственными наградами. Войну он закончил в Берлине. Но ратный труд солдата продолжается и в мирные дни. В день 50-летия Советской власти ему был вручен знак «Отличник Аэрофлота». Учебный год в системе маркистско-ленинской об- обучения Федор Федорич окончил с оценкой «отлично».

Г. ЛИПАЕВ, заместитель начальника Челябинского аэропорта по движению.

На снимке: авиатехник Ф. Ф. ПОПОВ на обслуживании самолета АН-2.

Фото В. Белодубровского.



камышек в огороде. Цыпчики не разовращивши, мол, в существе дела, поднимаем шумиху, хотя сами строители сказали, что работы не велось более двух недель, начиная с июля.

Р. ЛЬВОВ.

ДВИЖЕНИЕ самолетов на воздушных трассах, проходящих через территорию Челябинского районного диспетчерского пункта, достигло своего максимума. Это особенно чувствуется в работе диспетчерских пунктов: подхода, посадки и районного диспетчерского пункта верхнего воздушного пространства. Внимательно следят за движением самолетов в контролируемом ими воздушном пространстве диспетчерские службы движения В. А. Аладьев, А. С. Бабкин, В. Г. Ракин, И. В. Жилкин, Н. К. Тягунов, А. И. Михайлов, работающие без нарушений правил УВД.

Обладав достаточным опытом, знаниями, они

Вы нам писали Когда почва замерзнет...

Сколько нужно времени, чтобы заклепать, например, капот? Полночь. А чтобы доставить капот из АТБ в механические мастерские, а потом, отремонтировав, увезти его обратно? Когда во 2-м Свердловском подразделении подсчитали, то пришли к выводу: «если пристроить к АТБ специальные помещения и перенести туда мастерские, то производительность труда возрастет на 20 процентов. Пристрой запланировали на 1967 год. Строители СМУ-8, понимая важность задания, даже кирпич и шлакоблоки завезли, но котлованы рыть отказались. Летом появляются грунтовые воды. Подож-

дать в четвертом квартале текущего года. То есть, когда почва замерзнет. Начался третий квартал, строители выложили полторы стены и встали, как елочки. И снова бьет тревогу Е. Цыпин: «Продей мет, графика строительства тоже. При таком безответственном отношении, — пишет он в редакцию, — есть опасения, что и в этом году объект не будет введен в строй.» Строительство ведется за счет банка, — ответил начальник окса И. Черкас. — Поэтому субподрядчик должен обеспечить заказчика материалами. В настоящий момент они ищутся. А. Ермолаев — командир.

дир 2-го Свердловского подразделения: — Строительство приостановлено временно: достаем трубы для прокладки канализации и водопровода и вообще делаем все, что от нас зависит. — Не все, — сказал начальник СМУ-8 М. Соколов. — Бригады рабочих не выделили? Но у меня тоже людей не хватает. А вот за тех, кого присылали из Кольцова, Уктус отказался платить, несмотря на существующую до-

самая горячая пора. Особенно оживленно у стоек с регистрацией на пожные рейсы. Не случайно с 17 июля рейс Челябинск — Минеральные Воды вместо трех раз в неделю стал выполняться ежедневно.

1500 — ежедневно!

Ежедневно из Челябинского аэропорта отправляются в десятки городов страны около 1500 воздушных путешественников.

Эта цифра значительно превышает плановую отправку пассажиров за один день. Сейчас с авиаторов



Обсуждаем статью «Ты увольняешься. Почему?»

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

Кадровый рабочий. Эти слова говорят о тех, кто многие годы отдал своему предприятию, для которого коллектив неразделимы. В АТБ Пермского предприятия таких работников немало, и они составляют основу коллектива. Более 25 лет работает у нас Ф. М. Валитов и М. П. Кузнецов. Ветеранам нашего подразделения являются такие специалисты, как В. А. Ирошников, В. С. Третьяков, В. Е. Овчинников, А. В. Соломатин, Н. Т. Бабкин, В. К. Паршунов, В. Н. Радостев, Г. П. Дегтярников и многие другие.

Но почему рядом с таким понятием, как «кадровые работники», еще употребляется другое — «текучесть кадров»? Специалист уходит с производства, из коллектива. Что побуждало его пойти на такой шаг? Анализируя причины увольнений по собственному желанию за ряд лет (я не беру во внимание «летунов» и злостных нарушителей дисциплины), можно определить, что если раньше преобладали увольнения по мотивам недостаточной заработной платы и необеспеченности жильем, то сейчас победных увольнений почти не бывает.

Анализируя причины увольнений по собственному желанию за ряд лет (я не беру во внимание «летунов» и злостных нарушителей дисциплины), можно определить, что если раньше преобладали увольнения по мотивам недостаточной заработной платы и необеспеченности жильем, то сейчас победных увольнений почти не бывает.

За первое полугодие 1968 года из АТБ уволилось 18 человек; из них 13 перешли на летную работу и призваны на службу в Советскую Армию, одного мам пришлось уволить в дисциплинарном порядке, четверо уволилось по собственному желанию. Нельзя не отметить, что за последние годы по собственному желанию увольнялось в основном из-за неудовлетворительных условий труда на производстве. Это свидетельствует о том, что в вопросах создания условий труда мы отстаем от других предприятий города. Так, по этим мотивам

большее всего уходят авиатехники из аэропорта местных воздушных линий. И не удивительно, плохо здесь обстоит дело с раздевалками, сушилками, комнатами для обогрева личного состава. Очень большая запущенность воздуха, а весной и осенью — непролазная грязь. Нет в достаточном количестве производственных помещений для ремонтного участка. Нельзя сказать, что для улучшения условий труда в аэропорту ничего не предпринималось, но это мизерно по сравнению с тем, что предстоит сделать, учитывая, что запросы и требования по вопросам улучшения условий труда непрерывно растут.

Молодые специалисты, поступающие к нам после окончания училищ, в большинстве своем остаются работать на предприятии. Из 22 инженеров, прибывших в АТБ, за последние 8 лет уволился только один.

Мы считаем, что с вопросом закрепления кадров у нас дела обстоят неплохо. Суть закрепления кадров, по-моему, состоит в том, чтобы каждый работник видел перспективы своей дальнейшей работы. У нас они есть. Прежде всего — это перспектива перехода на новую авиационную технику. Думаю, немалую роль играет возможность окончить вуз у себя в городе по своей специальности. Так, в Пермском политехническом институте на факультете авиационных двигателей сейчас учится девять человек. Окончившие отделение этого факультета М. В. Пактовский работает начальником ОТК, В. М. Якимов руководит участком трудовыми регламентами, Г. И. Андреев трудится инженером смены. Те, кто учится на старших курсах, — В. П. Михайлов, Б. А. Бурдин,

В. К. Евдокименко, работают инженерами. В этом году закончили училища гражданской авиации без отрыва от производства опытные специалисты Ю. В. Холкин, В. Н. Беляев, Ф. В. Юрепанов, А. А. Старовров.

Ежегодно лучшие производственники повышаются в классе и разряде. Это является весомым моральным и материальным стимулом для закрепления кадров на производстве. Было время, когда переход на летную работу не придавали значения. Более того, наблюдалась тенденция передавать в летные подразделения тех, кто не сумел зарекомендовать себя на земле. Ошибочность и несостоятельность. Ее мы потом испытали сами на себе, когда эти специалисты стали преподносить неприятности и летным коллективам, и авиационно-технической базе. Кроме того, при таком отношении к делу терлось стимулирующее значение перспективы перехода на летную работу. Сейчас мы направляем в бортмеханики лучших специалистов. Изменилось отношение к этой работе, нарушители дисциплины и правил технической эксплуатации знают, что за нарушения они будут

НОТ во все службы

Во всем службам Ижевского предприятия недавно распространили специально подготовленные вопросы, касающиеся научной организации труда. Как лучше организовать свою работу, оформить рабочее место, повысить производительность труда, вскрыть имеющиеся резервы — вот неполный перечень тем, затронутых в вопросниках. В настоящее время каждая служба представляла ответы, направленные на конкретные внедренные научной организации труда на каждой участке предприятия. В зависимости от ответов составляется и общий НОТ, который позволит дать дополнительную экономии государственных средств.



Ветеран аэропорта, мастер цеха В. В. Сидоров и слесарь В. А. Попов один из лучших национализаторов АТБ Кольцова. На снимке: В. В. Сидоров и В. А. Попов за работой на созданном ими стенде.

Реплика ДОМОДЕДОВСКИЕ СТРАДАНИЯ

Когда получаешь из аэропорта Домодедово ответ на жалобу, он звучит примерно так: «ХОТЯ ВАШЕ ПИСЬМО НЕСКОЛЬКО ТЕНДЕЦИОЗНО, ФАКТЫ, ИЗЛОЖЕННЫЕ В НЕМ, ИМЕЛИ МЕСТО. НАШЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В ТЕЧЕНИЕ ТАКОГО ВРЕМЕНИ РАБОТАЛО НЕПЛОХО, ПОЛУЧИЛО ПРЕМИИ И Т. Д.». В общем начинаешь чувствовать, что жалоба вроде бы зря написал. Однако факты безобразного отношения к обслуживанию пассажиров есть и по сей день.

В ночь на 16 июля был задержан рейс 195. Самолет прибыл в Домодедово для выполнения этого рейса за 2 часа 20 мин. до вылета по расписанию. За 15 минут до вылета пассажиры заняли свои места и был подан обед для буксировки. В 23.50 — время вылета по расписанию — второй пилот должен был в отделе перевозок не отдавать перевозочные документы, так как не могут выяснить, загружены ли почта. В 24.00 выяснили, что почта не загружена — задержка рейса очевидна. Тут же созрело «мудрое» решение: «раз задержка почтой, давайте еще груз грузить...».

12.07.68 по тем же причинам был задержан рейс 193, который, кстати, был потерян. Э. ШИБЛЕВ, командир корабля. Челябинск.

Хозяйственная реформа в действии СТРОИТЕЛЬСТВО — В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

В КЛУБЕ Уктусского аэропорта 9—10 июля состоялось учебно-методическое совещание начальников аэропортов и руководителей состава наземных служб Уральского управления ГА по итогам работы первого полугодия и задачам на второе полугодие 1968 года. В своем докладе начальник окса И. Черкас отметил, что шестимесячный план по капитальному строительству выполнен в целом по управлению на 104 процента. С выполнением полугодового плана капитального строительства справились все предприятия управления, за исключением Кургана и Кирова.

Свердловское предприятие и СМУ-8 не обеспечили в первом полугодии ввод в эксплуатацию центральной котельной на газовом топливе с газопроводом и теплотрассы к пассажирскому зданию в аэропорту Кольцова. С большим отставанием идет выполнение плана по строительству АТБ в Магнитогорске, аэровокзала и котельной в Кирове, в то время как эти сооружения являются пусковыми в этом году. Во втором полугодии предприятиям Уральского управления предстоит освоить капитальных вложений в целом по управлению 3,9 миллиона рублей, т. е. на 1 миллион 200 тысяч больше, чем в первом полугодии. Необходимо обеспечить ввод основных фондов на сумму 5 милли-

он рублей, ввести жилой площади 4 тысячи 500 квадратных метров. По итогам проверки предприятий в весенне-летней навигации, — сказал выступивший затем начальник ОНС В. Стихин, — можно сделать вывод, что наземные службы по поставленным задачам справляются. Но в работе служб имеется много недостатков. В частности, есть случаи нарушения регулярности полетов. Причины — плохое взаимодействие служб движения и аэродромной, а также неуклюжесть бригад и несвоевременная подготовка запасных грунтовых полос. Все эти обстоятельства привели к тому, что в первом полугодии было задержано 38 рейсов.

Особую тревогу вызывают повреждения самолетов на земле спецавтотранспортом. Причинами повреждений являются грубое нарушение правил подъезда и отъезда машин и механизмов, низкая подготовленность и недисциплинированность отдельных водителей. Говоря о работе энергослужбы, тов. Стихин обратил внимание собравшихся на ряд упущений. В первом полугодии были случаи аварийного отключения источников электропитания и светотехнических средств посадки в Челябинске, Перми, Магнитогорске и Кольцова. Основными задачами энергослужбы на второе полугодие являются: выполнение капитального ремонта трансформаторных подстанций и электрооборудования, выполнение во всех аэропортах работ по осмотрам и ремонтам электротехнических средств посадки самолетов. Необходимо подготовить к работе котельные и утеплить насосные станции и водопроводы. С докладом об обеспечении предприятий ГСМ, о развитии механизации на складах ГСМ выступил начальник отдела ГСМ Б. Загородников. Во всех предприятиях, отмечает он, разработаны перспективные планы по вопросам механизации и автоматизации на 1968—70 годы, но, следовательно ради, нужно сказать, что эти планы претворяются в жизнь крайне медленно. С положительной стороны следует отметить Магнитогорское, Челябинское и Курганское предприятия. Кольцовский аэропорт является ведущим среди предприятий управления. Казалось бы, здесь должно уделяться особое внимание механизации и автоматизации трудовых работ по приему и раздаче ГСМ. Однако в течение трех лет на складе ГСМ никаких существующих работ по механизации технологических процессов не производилось. Начальник отдела ГСМ В. Малинин вопросами механизации трудовых работ не занимается. Аналогичную позицию в данном вопросе занимает начальник службы ГСМ Пермского предприятия В. Добряков. Расходный склад ГСМ в аэропорту союзных линий принят в эксплуатацию с большими недостатками и дефектами. Хороших результатов в борьбе за экономии авиационного топлива добился личный состав

Многие участники совещания уделяли внимание развитию аэродромной сети местных воздушных линий, подготовке кадров, строительству объектов и другим актуальным вопросам. Тема ответственности за повреждение самолетов прозвучала на совещании в выступлении начальника Челябинского аэропорта В. Беляя, который видит причины поломок в отсутствии контроля за отъездом и подъездом спецавтотранспорта к самолетам.

О наказании рублем виновников поврежденных самолетов и главный бухгалтер управления Я. Лыжин: — Сдаем очистные сооружения — большой объект, — говорит начальник Пермского аэропорта С. Чернов. — А кадров нет, нет фондов заработной платы. И что же удивительного в том, что не успеваем сдать объект, как нужно его ремонтировать. Выступивший затем начальник СМУ-8 М. Соколов, как главную трудность в работе, отметил плохую обеспеченность технической документацией со стороны Свердловского предприятия. С заключением по итогам работы совещания выступил заместитель начальника Уральского управления ГА по наземным службам М. А. Терентьев. — Успешное выполнение плана, — сказал он, — зависит от безаварийной, четкой и безупречной работы наземных служб. Мы должны бесперебойно обеспечивать самолеты авиационным и организовать работу автотранспорта так, чтобы не допустить ни одной задержки. А для этого нужно

во всех аэропортах перейти к обслуживанию самолетов автотранспортом по технологическому графику. Мы должны обеспечить бесперебойное электроснабжение аэропортов, чтобы не было аварийных выключений ночных стартов, и еще раз пересмотреть перечень неснижаемых запасов аэропортов, чтобы исключить простой самолетов по запасным частям и материалам.

Пора начать и подготовку к осенне-зимней навигации. Управлением уже разработан план мероприятий, который необходимо всем предприятиям изучить и составить свои планы применительно к местным условиям. Необходимо усилить политико-воспитательную работу, подготовку и повышение знаний личного состава наземных служб. Было бы неплохо установить ежедневный контроль за ходом строительства, на видных местах вывесить доски показателей по выполнению плана капитального строительства и ежемесячно обсуждать на партийных, профсоюзных собраниях итоги выполнения месячного плана, заслушивая по этому вопросу командиров предприятий. В этом году управление перешло на новую систему планирования и экономического стимулирования. Наземным службам необходимо усилить работу по экономии и рентабельности. Очевидно, назрел вопрос о переводе отдельных служб, особенно автохозяйства, на внутренний хозрасчет. **Р. КУДРЯШОВ.**

ПРАЗДНИК ИСКУССТВА

На два дня собрал праздник искусства, посвященный 50-летию Ленинского комсомола, тех, кто с увлечением отдается художественной самодеятельности, для кого сцена стала вторым призванием. Заключительный смотр самодеятельных коллективов открывает хор Челябинского предприятия. «Урал-богатырь» — так называлась литературно-музыкальная композиция, которая прозвучала в его исполнении.

Это один из лучших художественных коллективов в нашем управлении. Всем, чего достигли участники хора на пути исполнительского мастерства, они во многом обязаны своему руководителю Т. Пронкиной. Нужно быть большим энтузиастом, по-настоящему любить искусство, чтобы каждую свободную минутку отдавать людям,

приобщать их к прекрасному. В Челябинском предприятии есть еще один коллектив, который так же, как и хор, организован на общественных началах — эстрадный оркестр. Им руководит

та, есть повторения. Если убрать шероховатости, она станет динамичнее и от этого в целом только выигрывает.

Тема героического прошлого, подвига отцов нашла отражение

полненная вокальной группой Пермского предприятия.

На заключительном смотре были представлены различные жанры искусства. Высокую оценку жюри заслужило выступление Мат-

листка челябинского вокального ансамбля. Легко, грациозно танцуют курганцы Н. Пермякова и Л. Клабукова, виртуозно исполнил музыкальную картинку Шахнова «Карусель» М. Еремин,



техник авиационно-технической базы В. Кривцов.

Произведение, исполненное хором, рассказывает о славной летописи народа, о тех, кто отстаивал Советскую власть, о богатстве земли уральской, ее людях. В нем, пожалуй, не все равно по силе исполнения, наиболее удачно подобрана музыкальная часть. Слабее выглядит литературная сторона композиции, она растянута

во многих произведениях, исполненных самодеятельными артистами. Это и песня Фрадкина «За фабричной заставой», и музыкальная композиция «На Малаховом кургане», которую подготовила В. Гостилова, бортпроводница 1-го Свердловского предприятия, ставшая дипломантом смотра, и песня времен гражданской войны «Там вдали за рекой», ис-

веева, участника коллектива художественной самодеятельности Уктусского предприятия, который прочел отрывок из романа Николая Островского «Как закалялась сталь». Неплохое впечатление оставляет мужской вокальный ансамбль этого же коллектива.

Задумчиво, плавно ведет за собой стройный хор женских вокалов Н. Паншина, со-

участник самодеятельности 1-го Свердловского предприятия. Дипломом было удостоено исполнительское мастерство И. Драганова и А. Латышева. Более того, у жюри не было сомнения, что эти двое одни из тех, кто будет представлять самодеятельность уральцев на заключительном смотре в Ленинграде.

Немного по времени заняло выступление

работников Кировского предприятия. Но оно запомнилось. На уровне профессионального исполнил эстрадный квартет фантазию на темы песен о Великой Отечественной войне и концертную картинку в ритме «Босса-нова». Приятный сильный голос у солистки этого коллектива Валентины Константиновой.

Итак, жюри присудило первое место и диплом первой степени коллективу художественной самодеятельности 1-го Свердловского предприятия. Второе место разделили между собой челябинцы и кировчане, дипломом третьей степени награждены коллективы Пермского и Уктусского предприятий.

Зарплата с отсрочкой

— Одолжив деньги, станете ли вы, когда подойдет срок, напоминать людям об их долге?

Если вы воспитанный, уверяю вас, постесняетесь. Другое дело — напомнить людям об их обязанностях, прямом служебном долге.

Все началось с того, что группа слушателей Ульяновской ШВЛП, направленная для переучивания из Челябинского подразделения, попала в тяжелое положение:



«Сегодня 16 июля, а зарплату бухгалтерия нам не шлет, хотя день получения у нас в первых числах месяца, — пишут в редакцию тт. Ярошенко, Савченко и Коваленко. — Писали мы письмо в бухгалтерию, давали телеграмму, а сдвигов нет».

Редакция обратилась за разъяснением в бухгалтерию Челябинского подразделения. Вот что нам ответили:

Жена Коваленко получила деньги за мужа 12 июля, за Савченко по доверенности получил В. Голявинский, а Ярошенко зарплата выслана 15 июля, то есть, с задержкой на полмесяца.

Таким образом, факты в письме подтвердились, а попутно мы исполнили просьбу авторов напомнить бухгалтерии об их служебном долге: высылать зарплату в срок.

В. ЗАХАРОВА.

Рапортуют комсомольцы Кольцовского аэропорта

В КИНОТЕАТРЕ «Авиатор» открылся фестиваль кинофильмов, посвященный 50-летию ВЛКСМ. В программу кинофестиваля включены фильмы «Подруги», «Тревожная молодость», «Свинарка и пастух», «Рано утром», «Альпийская баллада», «1000 окон». Перед участниками фестиваля оживут на экране герои революции, гражданской войны, те, кто трудился на стройках первых пятилеток, кто защищал Родину на фронтах Великой Отечественной войны.

К ЮБИЛЕЮ комсомола комсомольцы всех служб заняты сбором материала по истории комсомола Свердловского предприятия. Как жили, трудились, отдыхали комсомольцы тех лет — вот что их интересует. Итогом всех собранных материалов явится альбом, на котором можно будет проследить

жизнь комсомольцев с основания Кольцовского аэропорта до наших дней.

К ОНКУРС «Лучший по профессии» объявлен в АТБ. Соревнование проходит как между сменами, так и между отдельными рабочими. Председатель оргкомитета А. Ивашина. В оргкомитет входят представители партийной, профсоюзной и комсомольской организаций. Конкурс будет проходить в 2 тура. В процессе его проверяются теоретические и практические знания молодых рабочих. Итоги конкурса будут подведены к 15 октября.

50-летию ВЛКСМ посвящен и фотоконкурс, проводимый комсомольцами АТБ.

З. ВАЛИНА.



Всей службой на стадион

Недавно на стадионе «Трудовые резервы» города Кирова были проведены легкоатлетические соревнования на первенство авиационного предприятия, посвященные 50-летию ВЛКСМ.

Первое место в командном первенстве заняли представители дружного коллектива РЭСОС.

Чемпионами предприятия стали: бег на 100 и 800 метров у мужчин — второй пилот АН-2 В. Константинов;

бег на 100 метров у женщин — диспетчер отдела перевозок В. Лаптева.

На дистанции 300 метров первым к финишу пришел техник РЭСОС А. Вершинин.

А. КУЗНЕЦОВ, инструктор по спортивной работе.

ПОПРАВКА

В газете «Авиатор Урала» № 25 по вине сотрудника редакции допущена ошибка в подписи под снимком на второй странице. Следует читать;

Хотелось бы отметить таких слушательниц, как Р. Барминова и Н. Гурьянова, которые, показав отличные знания, успешно закончили университет.

«Обещанного три года ждут»

Казалось бы, что особенного: живет человек на одном месте, а трудиться ездит в другое. На работу в Кольцовский аэропорт приезжает около 200 человек из Арамиля и Б. Истока.

Оказывается, не так уж просто добираться этим рабочим из Арамиля и Б. Истока. И вот почему. Раньше с работы и обратно рабочих возили на машинах. Потом командование сочло это невыгодным для предприятия и неудобным для самих рабочих. На смену машинам пришли

автобусы, предоставленные Сысертским автохозяйством.

Вот с этих автобусов (рейс № 108) и начались мятарства. По расписанию, составленному начальником автобазы Е. П. Пакулиным и представленными Сысертской автобазы, автобус должен заходить в Большой Исток лишь дважды в сутки — утром и вечером. С утренним рейсом все обстоит благополучно: рабочих доставляют на работу.

А вечером... Автобус приходит в 5.30 и 8.30.

Вроде бы отлично. Только вот люди, живущие в Б. Истоке и кончающие работу в 5 часов, не смогут попасть домой на автобусе, выходящем в 5.30. Он идет только до Арамиля. Для справки: до Арамиля 8 километров, до Б. Истока — 18 км. Комментарии, как говорится, излишни.

Но ведь есть еще один автобус — вечерний, пытаемся ухватиться мы за спасительную нить. Он должен придти по расписанию в 8.30, а то и на час поз-

днее. Кто обладает терпением, тот ждет до победного конца. Нетерпеливые же спешат напрямик, через полосу, нарушая элементарные правила безопасности.

Разрешите побеспокоить

Наконец вы в автобусе. Опять же для справки: билет до Б. Истока в один конец стоит 20 копеек, до Арамиля — 10 копеек. Напомним, что билет от Кольцова до города стоит 12 копеек. Обещали рабочим проездные билеты, большую часть которых оплачивало бы предприятие, но только обещали. Обещанного ведь 3 года ждут.

В. ЗАХАРОВА.



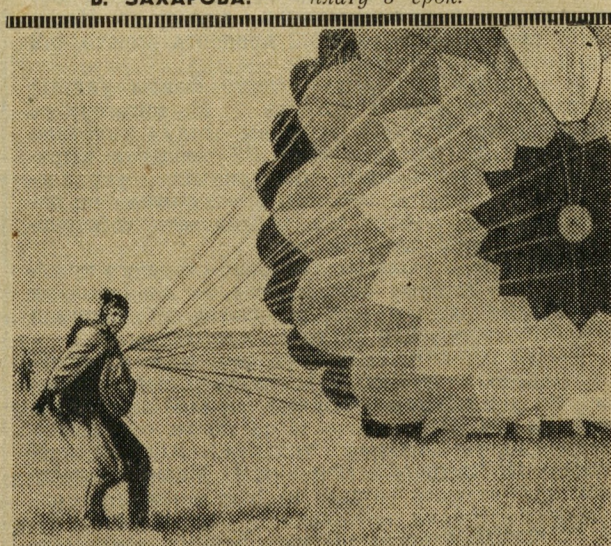
Три встречи, три победы

В очередном туре на первенство города Свердловска по футболу команда Кольцово встретилась со спорт-

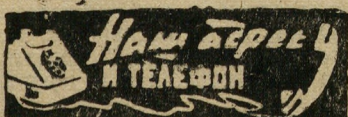
сменами общества «Труд». Победили футболисты Кольцово.

Детские команды сыграли 2:1, юноши —

В. СМЕТАНКИН, судья республиканской категории.



ЗДРАВСТВУЙ, ЗЕМЛЯ! ФОТОЭТЮД А. КРУШИНСКОГО.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 23404 Заказ № 4199

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