

**18** НОЯБРЯ в Москве состоялся третий пленум ЦК профсоюза авиарботников, на котором обсуждалась работа коллективов предприятий гражданской авиации в новых условиях планирования и экономического стимулирования. С докладами выступили начальник планово-экономического управления МГА Г. А. Парсегов и председатель ЦК профсоюза авиарботников В. К. Мишинкин.

Пленум отметил, что министерство, хозяйственные руководители предприятий гражданской авиации, республиканские, территориальные, местные и заводские комитеты профсоюза провели значительную работу по подготовке и осуществлению экономической реформы.

План девяти месяцев работниками гражданской авиации выполнен: по пассажирообороту на 104,2

процента, по выручке — на 104. Лучших показателей добились коллективы Белорусского, Коми, Приволжского, Западно-Сибирского управлений.

Авиаторы Уральского управления также неплохо справились с заданием. По итогам работы за третий квартал, как известно, уральцам присуждено третье место во всесоюзном социалистическом соревновании.

Вместе с тем пленум отметил и существенные недостатки в работе коллективов, перешедших на новые условия. В некоторых предприятиях еще низок уровень экономиче-

ской работы и обучения кадров, обмена передовым опытом в новых условиях хозяйствования. Недостаточно внимания уделяется внедрению научной организации труда, комплексной механизации, рационализации и изобретательству.

Реформа предполагает использование для производства различных экономических рычагов, умение применять систему поощрений. К сожалению, хозяйственные руководители и профсоюзные комитеты предприятий мало прибегают к праву повышения определенной категории работников премий до 50

процентов за улучшение использования самолетов и вертолетов против установленных заданий, а также увеличения или уменьшения премий до 25 процентов за конкретные результаты труда.

Ряд комитетов профсоюза недостаточно осуществляют руководство творческими организациями ВОИР, бригадами НОТ, бюро экономического анализа. Одной из задач профсоюзных организаций является воспитание среди личного состава чувства рабочей чести и трудовой дисциплины. Но эту сторону работы комитеты несколько ослабили,

редко применяются меры общественного воздействия к нарушителям производственной дисциплины. Эти и ряд других недостатков характерны и для предприятий нашего управления.

Большое место в обсуждении нашли вопросы дальнейшего повышения производительности труда и ее опережающего роста по сравнению с заработной платой, внедрения внутрихозяйственного расчета в подразделениях и службах предприятий.

**Б. СИВАШИНСКИЙ,**  
участник пленума.

## ОБГОНЯЯ ВРЕМЯ

Многие авиапредприятия Уральского управления заканчивают или уже закончили выполнение годового производ-

ственного плана по которым основным показателям. Авиаторы 2-го Свердловского и Курганского

предприятий выполнили годовой план по пассажирообороту и привели к 25 ноября выполненным часам, пермские

авиарботники — по выручке, ижевцы — по пассажирообороту.

В целом по управлению к 25 ноября выполнен годовой план по прибыли.



**ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД РАБОТАЕТ ВЕНЕРА ЛАШКОВА В СЛУЖБЕ БОРТПРОВОДНИКОВ 1-ГО СВЕРДЛОВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ.**  
**НИНЕ РЫБКИНОЙ, КОТОРАЯ ЛЕТАЕТ ВМЕСТЕ С НЕЙ, ЕСТЬ ЧЕМУ ПОУЧИТЬСЯ У СВОЕЙ ПОДРУГИ И КОЛЛЕГИ ПО ПРОФЕССИИ.**  
**ВЕНЕРА ЛАШКОВА МОЖЕТ СЛУЖИТЬ ПРИМЕРОМ НЕ ТОЛЬКО В ТРУДЕ, НО И В СПОРТЕ. ОНА УВЛЕКАЕТСЯ ЛЕГКОЙ АТЛЕТИКОЙ, ЛЫЖАМИ.**



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 44 (1690).

СРЕДА

27

НОВАЯ

1968 г.

Год издания  
XXVI

## ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ

### ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ

**В. Большаков,**

НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

В партийных организациях Уральского управления подготовка к отчетам и выборам началась еще летом. В большинстве организаций членами парткома и партбюро проводилась глубокая проверка хода выполнения социальности 1968 года.

В сентябре проходили отчетно-выборные партийные собрания, в партгруппах и цеховых партийных организациях во всех предприятиях управления. Коммунисты по-деловому обсудили работу партгруппиров и цеховых партбюро, наметили планы на будущее.

О том, что коммунисты умело направляли весь личный состав на выполнение решений XXIII съезда партии и других руководящих документов, говорит тот факт, что во всех парторганизациях работа признана удовлетворительной, а план девяти месяцев выполнен досрочно.

В службе движения Челябинского предприятия присутствовали все коммунисты, находящиеся на базе. Секретарь партбюро дал подробный анализ работы. Выступления в прениях носили характер принципиальной товарищеской критики.

На отчетно-выборном партсобрании службы перевозок этого же предприятия коммунисты критиковали членов партбюро за недостаточную помощь в работе комсомольской организации. На собрании цеховой парторганизации АТБ Курганского предприятия коммунист Антонов указал на недостаточную

исполнительность руководящих документов. Он привел примеры повторяемости дефектов на матчасти.

Не все тщательно, со знанием дела готовились к отчетам и выборам. Например, партсобрание в службе движения Свердловского предприятия началось с опозданием, доклад был подготовлен как отчет о хозяйственных делах, а вопросы партийной работы освещались поверхностно.

Нужно сделать упрек и в адрес партийно-политических работников тт. **Кобелева, Руденко, Носова**, которые не оказали помощи в подготовке указанного собрания и пустили эту

работу в данной парторганизации на самотек.

Все отчетно-выборные партийные собрания проходили под девизом «100-летию со дня рождения В. И. Ленина — достойную встречу». Так, на партсобрании Челябинского предприятия в своем решении коммунисты записали: «Одобрить и поддержать инициативу летного коллектива коммунистического труда Свердловского предприятия, взявшего повышенные обязательства в честь Ленинского юбилея».

Отчетно-выборные партийные собрания показали высокую активность коммунистов, их готовность приложить все силы и умение для выполнения задач, поставленных партийной перед авиарботниками.

Вновь избранными партийными комитетами и партбюро разработаны перспективные планы работы с учетом всех критических замечаний и предложений коммунистов, высказанных на отчетно-выборных собраниях.

## Впереди смена В. Толокновой

В начале года на профсоюзном собрании Свердловского городского агентства были приняты повышенные обязательства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Сейчас намеченные планы успешно претворяются в жизнь. Уже в апреле, вскоре после перехода на работу по новой системе планирования и экономического стимулирования, гороргантство совместно с плановым отделом подразделения разработало нормативы материального поощрения.

В условиях премирования оговаривалось, что главной оценкой работы кассиров будет не количество проданных билетов, а качество их оформления и культура обслуживания пассажиров.

Это обстоятельство помогло улучшить работу кассиров, сократилось количество замечаний и жалоб в их адрес со стороны пассажиров.

Из месяца в месяц перевыполняют план с хорошим качеством кассиры В. Загородских и Н. Бабич. За тридцать дней каждая из них продает 3500 и более авиабилетов.

По итогам десяти месяцев в соревновании между сменами гороргантства впереди коллектив, которым руководит В. Н. Толокнова.

**С. МАРТЫНОВ,**  
начальник гороргантства.

## НАШ КАЛЕНДАРЬ

## ПЕЧАТЬ — В МАССЫ

Исполнилось 50 лет с того дня, как В. И. Ленин подписал декрет Совета Народных Комиссаров, в котором определялись меры «широкого и постоянного обеспечения рабочих и крестьянских масс Советской России

произведениями как периодической, так и неперидической советской и коммунистической печати». Этим декретом было положено начало новой системы организации пространства печати среди населения. С тех

пор прошло пятьдесят лет.

Отмечая 50-летие ленинского декрета о распространении печати, мы должны с удвоенной энергией работать над решением задач, поставленных XXIII съездом партии, доби-

ваясь все более полностью удовлетворения потребности населения в периодической печати. Особое внимание надо уделить дальнейшему улучшению распространения печати на селе, активной пропаганде партийных, научно-технических и производственных изданий, повышению удельного веса розничной торговли и расширению роз-

ничной сети «Союзпечати».

Работники «Союзпечати» должны поставить дело так, чтобы любой читатель мог полностью удовлетворить свои запросы в газетах и журналах, необходимых ему для идейного роста, повышения квалификации, качества работы и учебы, отвечающих его индивидуальным вку-

сам, склонностям и запросам.

Вместе со всем советским народом работники «Союзпечати» придут к большому всенародному празднику — 100-летию со дня рождения В. И. Ленина — с новыми успехами в труде, как к тому нас всех призывает Центральный Комитет Коммунистической партии.

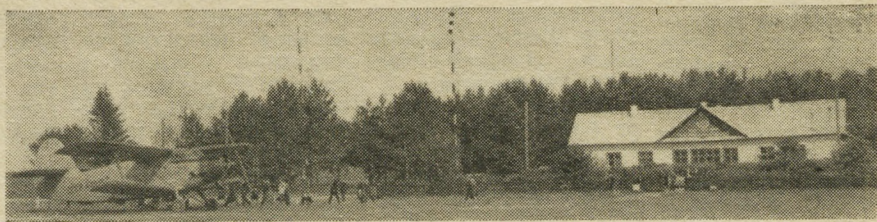


# Дорогой ленинских идей

СЕГОДНЯ наша газета открывает на своих страницах новую рубрику — «Дорогой ленинских идей». Под этой рубрикой редакция будет публиковать материалы, которые расскажут, как воплощаются в жизнь ленинские идеи.

В декабре 1920 года VIII съезд Советов одобрил ленинский план ГОЭЛРО. А в следующем году была выпущена схематическая карта электрификации России. Миниатюрные алые треугольники, рассыпанные на этой карте, обозначали «станции второй очереди» — далекое будущее нашей страны.

Один из красных треугольников был намечен у излучины Камы, как раз там, где сейчас стоит плотина Воткинской ГЭС, на том месте, где теперь город Чайковский. Так у далеких истоков большой стройки был В. И. Ленин.



## СТРАНИЦА ПЕРВАЯ

### Авиация и ГЭС

Маленький АН-2 час в полете, и вот — заснеженный аэропорт Чайковский. Когда-то сюда «только самолетом можно было долететь». В 50-е годы в тихий поселок Сайгатка, близ Камы, ворвался ветер новой жизни. Пришли первые строители. Их было 13. Расчетная книжка № 1 была у Кирилла Борисовича Немиры, начальника участка. Его замом, а фактически комиссаром, стал Зимов. Загаром работал Мухачев. Мальцев ведал снабжением, Мельников — железнодорожным управлением...

Их было 13, число как будто несчастливое.

— Если работать за двоих, то 26! — шутили они и трудились за двоих.росло число рабочих. Построили железнодорожную ветку, автодорогу...

Первая весна стройки подходила к концу. Уже несколько сот человек работало на подготовительном участке будущей ГЭС. Молодежи было уже много. Кому-то из романтиков пришла в голову отличная мысль: познакомиться с молодежью города Воткинска. И не просто, а выехать по Каме на катерах навстречу друг другу и встретиться на створе будущей ГЭС!

...Все словно очнулись, когда оказался воткинский катер. Ребята кричали навстречу ветру. И так же быстро они утихли, потому что вдруг увидели на берегу красный флажок, который обозначал крайнюю точку створа. Катер пересек место будущей плотины. Немиру упростили рассказать о гидроэлектростанции, о шлюзе, о будущем море...

Строители работали на земле. В небе им помогали авиаторы. Трудолюбивые ЯК-12, особенно в дорожную распутицу, доставляли на будущую ГЭС грузы, почту, рабочих. Одним из первых авиаторов, обслуживающих стройку, был Петр Иванович Клячин. Он прилетел в поселок с Кудымкара, чтобы помочь возводить гидроэлектростанцию. Строители поняли его вечно снующий в небе ЯК-12, «закупленный», как говорили здесь, для стройки.

Два года работал по договору П. И. Клячин на ГЭС. Приходилось и патрулировать над лесом, и сбрасывать десант парашютистов, когда тайге угрожал пожар. А его товарищи в те дни вели аэрофотосъемки для размещения будущих сооружений ГЭС.

Многие сотни тонн грузов доставляли самолеты и вертолеты гидростроителям. Дружба авиаторов и работников ГЭС, рожденная в годы возведения ГЭС, жива и сейчас.

### Прощай, Сайгатка!

Огромный поток тяжелых «мазов». Величественное зрелище — вздымая каскады воды, в реку беспрерывно летят тяжелые бетониты,

крупные камни, гравий с глиной. Идет перекрытие русла Камы.

Это было в октябре 1961 года. С того времени началось постепенное заполнение водохранилища. Уже в декабре были пущены первые два агрегата, в 1962 году — четыре агрегата. На следующий год вступили в строй последние четыре агрегата. Всего их стало десять.

Задолго до появления водохранилища в молодом городе появился Приморский бульвар. В 1964 году родилось Воткинское «море» — оно было заполнено до проектной отметки.

кинскгэсстрой, Пермьэнерго и дирекции Воткинской гидроэлектростанции в увеличении мощности Воткинской гидроэлектростанции до 1 млн. киловатт против первоначально утвержденной мощности — 540 тысяч киловатт, а также во внедрении новых технических решений, позволивших уменьшить сметную стоимость строительства гидроузла на сумму свыше 20 млн. рублей», — писала в июле 1966 года газета «Известия».

«Говорит Чайковский», — раздается из репродуктора. — Чайковское время...» Время работает на новый город. Чайковский, рожденный строй-

Пермской, Башкирской. Основная энергия идет в Свердловск — около 60 процентов, часть из столицы Урала поступает в Москву. Наш город — город гидростроителей, химиков, текстильщиков...

Да, ГЭС вызвала к жизни и новые крупные стройки. Директор ее с гордостью рассказывает о строящемся комбинате шелковых тканей на 10 тысяч рабочих, крупнейшем в стране заводе синтетического каучука, филиале Пермского политехнического института.

### САМОЛЕТ НАД МОРЕМ

В Чайковском в годы возведения Воткинской ГЭС выросли отличные строители. Большинство их уехали работать на новые крупные стройки, в монтажные организации, проектные институты. Заместитель начальника участка Зимов, комиссар, душа первого коллектива строителей, трудится теперь в Братске.

Старых чайковцев можно встретить повсюду. Закончив дела на Каме, они продолжают их в других уголках страны. В. Д. Зындра возглавлял СМУ, сейчас руководит строительным управлением на Кременчуггэсстрое. В Куйбышеве работают В. Ю. Булгаков и И. И. Ильиних. Главным инженером Закавказского управления треста «Гидромеханизация» стал С. И. Куликов, заместителем начальника Даугавгэсстрой — Е. А. Ноткин. Для всех этих строителей Воткинской ГЭС Чайковский будет памятен на всю жизнь — здесь они стали орденоносцами. Чайковцев можно встретить всюду — на Волге, Днепре, Даугаве, Рионе. Ни время, ни расстояние не изгладят из их памяти годы, которые они провели на Каме.

В городе много и старожил. Самый почетный из них, кроме самого директора ГЭС Л. М. Иванова, — бывший слесарь-механик Н. В. Непряхин. Он на ГЭС с 1954 года. Сейчас Н. В. Непряхин трудится на Воткинской ГЭС слесарем основного оборудования.

...АН-2 снова взмывает над Чайковским. Только что нас проводил начальник аэропорта, первый строитель — авиатор П. И. Клячин. В самолете — гидростроители, химики, студенты, которые спешат в Пермь. Город Чайковский хлопочет по своим обычным делам, и авиация — один из его помощников.

Ю. ГЕНДЕРТ.  
(Наш спецкор).

г. Чайковский.

НА СНИМКАХ: вверху — аэропорт Чайковский; в центре — П. И. Клячин; внизу — Воткинская ГЭС.

«...В 10—20 лет мы Россию всю, и промышленную и земледельческую, сделаем электрической».

В. И. Ленин

Приятно пройтись по новому молодому городу Чайковскому, познакомиться с одним из крупнейших гидроузлов страны — Воткинским. Правда, «море» оказалось застывшим, шлюзы — тоже. И тем не менее побывать здесь интересно. Начальник производственно-технического отдела ГЭС Алексей Александрович Отвагин рассказывает об основных сооружениях: десяти гидроагрегатах мощностью 100 тысяч киловатт каждый, водосливной плотине, у которой восемь «ходов» пролетом по 20 метров, однокамерном двухниточном судоходном шлюзе. А земляных плотин здесь четыре, общая длина их — 4,7 километра.

А. А. Отвагин не удержался, чтобы не поделиться радостью, какое в Чайковском «море». Площадь водного зеркала его — 1120 квадратных километров. Длина — почти до Перми, до Камской ГЭС — 365 километров! Ширина наибольшая — до 12 километров. И глубина очень приличная — до 26 метров. Настоящее море! А пропускная способность водосливной плотины, предназначенной для сброса избыточных вод во время весеннего паводка — 10 тысяч 600 кубических метров в секунду!

### Музыка энергии

Село Сайгатка ушло в далекое прошлое. На месте его родился молодой красивый город Чайковский. «Совет Министров СССР принял предложение государственной комиссии о приеме в промышленную эксплуатацию Воткинской гидроэлектростанции (на реке Каме) мощностью миллион киловатт.

Правительство отметило инициативу Гидропроекта имени С. Я. Жука Вот-

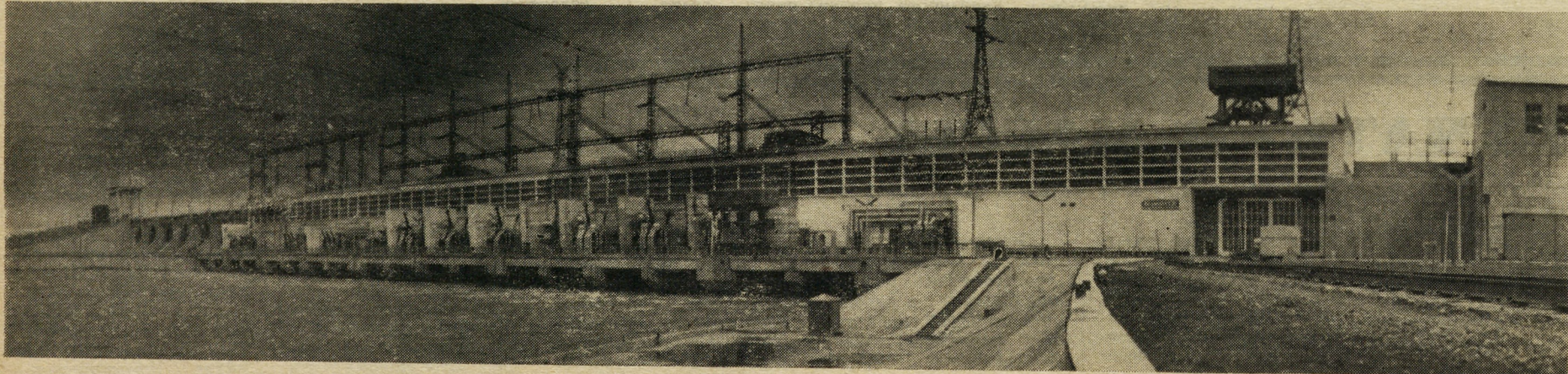
кой ГЭС, возведенной по плану Ленина, растет, появляются новые кварталы.

...Здесь, в городе, часто звучат мелодии, в том числе и знаменитого земляка уральцев П. И. Чайковского. Но главная мелодия — мелодия энергии ГЭС. Она идет в объединенную уральскую энергосистему, а та состо-



ит из ряда «отделов». Первый директор Воткинской ГЭС, 14 лет работающий на этом посту, Л. М. Иванов говорит:

— У нас связи с несколькими энергосистемами — Кировской,





# Партийная организация и реформа

В формуле — новое планирование и материальное стимулирование — остановимся на второй ее части, потому что проводить сравнение прошлогодних результатов с результатами работы по-новому рановато, т. к. планируемые показатели в новых условиях совершенно другие.

Так, если в прошлом году о работе авиапредприятия судили по выпуску валовой и товарной продукции, то в настоящих условиях работу коллектива оценивают по реализации и рентабельности, с учетом выпуска товарной продукции.

Говорить о реформе на

авиапредприятии в отрыве от партийной организации немислимо, хотя бы потому, что руководящий состав в большинстве — коммунисты.

Будет правильнее вести разговор о том, как коммунисты готовились к проведению реформы, как осуществляют ее, каких успехов добились, с какими трудностями столкнулись.

Коммунисты разработали положения и условия перехода, провели разъяснительную работу в цехах, где обсуждались и принимались к сведению предложения рабочих.

Особую трудность вызвал график работы предприятия. Заместитель секретаря партийной организации Н. А. Подгорнов был командирован за опытом в Пермь для изучения графика работы. Составленный им график обсуждался в коллективе, поскольку мы, в отличие от Перми, работали в одну смену. Сперва решили сделать каждую седьмую субботу рабочим днем. После обсуждения в цехах этот график пришлось пересмотреть и с учетом

критических замечаний был принят ныне действующий график работы предприятия.

Для ИТР завода были проведены семинарские занятия, на которых изучалась суть реформы, а потом коммунисты провели разъяснительную работу в цехах и отделах.

Системой материального стимулирования разработали следующим образом. Руководящие и инженерно-технические работники основных цехов премируются по показателям «себестоимость», «ритмичность» и «отгрузка» при условии выполнения плана по товарной продукции и номенклатуре.

Положением установлено ежемесячное, квартальное и годовое поощрение работающих.

Поощрение по результатам работы за год увязано со стажем, введены дополнительные требования, которые исключают возможность премирования нарушителей дисциплины, учитывается качество работы каждого...

Все эти мероприятия стабилизируют кадры предприятия. О пра-

вильности применения существующих положений говорит тот факт, что за последнее время не было ни одной жалобы на неправильное начисление или лишение премий.

Реформа сказалась и на таком важном показателе, как сдача продукции с первого предъявления. По сравнению с прошлым годом она повысилась с 82 до 96 процентов.

Значительно ритмичнее стало работать предприятие. Если взять подекадный выпуск продукции, то теперь более 30 процентов выпускаемой продукции приходится на начало месяца.

Реформа положительно повлияла и на повышение трудовой дисциплины.

В то же время реформа, потребовав налаженной и согласованной работы всех звеньев, обновила слабые места производства. Особенно заметна нечеткая работа отделов снабжения и сбыта.

В. АРЕФЬЕВ, секретарь партийной организации предприятия.



В коллектив Кольцовской АТБ Владимир Пономарев пришел в 1966 году после окончания Троицкого авиатехнического училища. Быстро освоив свою профессию, В. Пономарев показывает сегодня образец в труде. Не случайно товарищи по работе из второго цеха избрали его своим комсоргом.



## Вторая натура?

Привычки присущи целому коллективу, иногда их называют традициями, правилами. От дурных советов избегать и чем скорее, тем лучше.

У работников цеха бортового питания Кольцовского аэропорта есть одно правило, которое они отнюдь не считают недостатком, скорее наоборот.

Возвели его в ранг достояния, потому как вот уже на протяжении нескольких лет исправно ему следуют. После прилета в аэропорт самолетов в обязанность работников цеха входит принятие у бортпроводников «кухни». Для пассажиров давно рейс окончен, а у бортпроводников он еще продолжается, час-полтора в пустующем самолете, правда, на земле. Вот и 14 ноября бортпроводнице Васильевой пришлось запастись терпением. Рейс 1554 прибыл в 5 час.

20 мин., кухню сняли в 6 час. 35 мин., хотя в это время аэропорт был закрыт и на все базовые самолеты было доставлено питание. Два звонка бортпроводницы не возымели никакого действия. Работники цеха бортового питания предпочитали блистать своим отсутствием.

С этим фактом столкнулись участники рейда, члены штаба «За культурное обслуживание пассажиров». Мы проверили санитарное состояние аэровокзала, самолетов, как соблюдается форма одежды работниками службы перевозок и бортпроводников.

Ни в аэровокзале, ни в самолетах особой чистоты не заметно. В самолетах 75425 и 75445 панели грязные. Очень плохо убрана кухня-буфет. Особенно неприглядно выглядят пассажирские столики. Похоже, что они не

моются целыми месяцами. Уборка делается на скорую руку. Здесь, видимо, желания работников бытовой бригады и членов штаба расходятся. Для одних важна быстро-

та, для других — качество работы.

А. СЫЧЕВА, начальник штаба «За культурное обслуживание пассажиров».



— Немедленно пропустите меня к самолету.  
— Не положено.  
— А почему этих двух пассажиров пропустили?  
— Это не пассажиры. Бортпроводники пошли на вылет, разве вы не видите по форме?

## НОВОСТИ

### План досрочно

Хорошо работают в четвертом квартале челябинские авиаторы. За 24 дня ноября предприятие перевыполнило план по пассажирообороту на 5 миллионов пассажиро-километров, по выручке — на 80 тысяч рублей, по прибыли — на 60 тысяч рублей, пассажиров отправлено на 5 тысяч больше, чем планировалось.

Это дает возможность предприятию выполнить годовой план досрочно. Авиаторы спецприменения годовой план уже завершили. Предприятие намерено выполнить годовой план по пассажирообороту к 15 декабря, по выручке и отправке пассажиров — к 20 декабря.

### Первое место у Советска

Аэропорты МВЛ Кировского предприятия Советск и Малмыж успешно завершили выполнение годового плана. Эти аэропорты, где начальниками коммунисты Э. В. Мансуров и Ф. Г. Коновалов, систематически выполняют производственные задания досрочно.

На этот раз годовой план по пассажирообо-

роту и выручке выполнены на два месяца раньше срока.

Первое место с вручением переходящего Красного знамени Кировского предприятия присвоено аэропорту Советск.

В. ОКУЛОВ, заместитель командира предприятия по политчасти.

## Трибуна экономиста

### ЕСЛИ БЫ НЕ „МЕЛОЧИ“

Выполнение государственного плана служит своеобразным зеркалом трудовых дел коллектива. Если задание завершено успешно, он выигрывает экономически и морально. В начале октября предприятия управления рапортовали о досрочном выполнении производственного плана третьего квартала. Пожалуй, только кировские авиаторы не могли присоединиться к их рапорту. Результаты работы были малоутешительны и никак не настраивали на мажорный лад. За девять месяцев плановое задание было выполнено по единственному из основных показателей — пассажирообороту. Не сумели добиться кировчане запланированного процента по рентабельности и прибыли. Ниже, чем предполагалось, показатели по отправкам почты и пассажиров. Хотя пассажирооборот составил 102,9 процента, но при условии выполнения плана перевозки пассажиров он был бы равен 94 миллионам пассажиро-километров, т. е. мы потеряли свыше пяти миллионов.

На 3 процента снижена регулярность полетов по сравнению с прошлым годом. Суммировав общее время задержек и отмен рейсов в Кировском аэропорту, мы получим солидную цифру — 3574 часа. За счет этого предприятие недосчиталось большого количества участковых тонно-километров, выручки, доходов, налета часов. В свою защиту можно было бы сослаться на объективные причины. Отделаться фразой

«Погода не благоприятствовала кировчанам», скрыться за ней, как за спасительной броней. Все же и здесь последнее слово остается за людьми. Поэтому разрабатывая план мероприятий по выполнению заданий четвертого квартала, мы предложили руководителям служб движения В. П. Скулкину и АМСГ Л. А. Филиппову обратить внимание на тщательный анализ метеорологической обстановки, использование благоприятных погодных условий на отдельных участках трасс и в районах базирования самолетов на МВЛ.

Прежде всего, регулярность полетов, отмены и задержки рейсов говорят о плохой организации труда в самих службах. Летняя навигация, как известно, самый напряженный период в работе авиаторов, именно в это время решается судьба государственного плана. На счету каждый час, каждая машина. Но самолетов как раз не хватало. Почти ежедневно авиационно-техническая база не могла поставить в наряд необходимое количество машин для выполнения рейсов по расписанию. Неблагополучная обстановка сложилась в этой службе с исправностью самолето-моторного парка. На 3,6 процента ниже норматива оказалась исправность самолетов ЛИ-2, на 1,2 процента — АН-2. Во что обошлось предприятию это незначительное, на первый взгляд, отставание? Так, в налете мы потеряли на ЛИ-2 307 часов, АН-2 — 401 час, то

ест это могло дать 194,6 тысячи тонно-километров.

В плане мероприятий основной упор был сделан на то, чтобы в службах нашли резервы, которые способствовали бы выполнению плана, подумали о путях улучшения работы. Необходимо, чтобы каждый авиатор был заинтересован в успешном завершении производственного задания, мог наглядно представить ход его выполнения. Поэтому в службах стоит оформить специальные стенды, на которых помещать материалы, информирующие о выполнении плана, указывать причины отставания, зависящие от данной службы.

В этом году мы перешли работать на местных воздушных линиях по зимнему расписанию на месяц раньше, чем в прошлом. Это сделано для лучшего использования самолето-моторного парка. Дополнительно были выделены самолеты АН-2 в аэропорты МВЛ, которые будут заняты на внутрирайонной перевозке пассажиров.

В Кировском аэропорту службой движения практиковались случаи пропуска самолетов, хотя их посадка предусматривалась расписанием. Конечно, для этого нужна загрузка, здесь многое зависит от инициативы работников отдела перевозок и городского агентства.

Вполне естественно, что успешное завершение государственного плана четвертого квартала зависит от того, насколько серьезно авиаторы подойдут к устранению причин, вызвавших отставание.

Л. КЛЕШНИНА, начальник планового отдела Кировского предприятия.



**Экономика и пропаганда**

В середине ноября в Ленинграде прошел Всесоюзный семинар лекторов транспортных организаций на тему «О новой системе планирования и экономического стимулирования», организованный Всесоюзным обществом «Знание».

На секции воздушного транспорта с докладом «О современном состоянии гражданской авиации СССР и перспективах ее развития» выступил министр гражданской авиации **Е. Ф. ЛОГИНОВ**.

— Протяженность наших воздушных линий, — сказал он, — составляет 540 тысяч километров, объем перевозок — около 25 процентов мирового.

На целом ряде проблем и нерешенных вопросов, которые возникают в процессе работы в новых условиях, остановилась в своем докладе кандидат экономических наук **З. П. Румянцев**.

Всего участники семинара прослушали 13 докладов.

Главным содержанием семинара было определение основных задач пропаганды в условиях новой хозяйственной реформы. Приводились примеры разнообразных форм пропагандистской работы, которые применяются в различных управлениях ГА.

В конце семинара участники обменялись опытом организации пропаганды, ознакомились с работой Ленинградского аэропорта и достопримечательностями города-героя.

**К. ТАРАСОВА**, ст. инженер отдела труда и зарплаты.

С прошлого года введен новый перечень воздушных трасс СССР. Этот документ закрепляет порядок перелета самолетов из одного населенного пункта в другой, устанавливает маршруты высоты полета для каждого из них, как бы направляет самолеты на одну из избранных воздушных дорог. Однако довольно часто при этом не соблюдается принцип кратчайшего расстояния между населенными пунктами и наимыгоднейшей высоты полета, с точки зрения экономичности.

После выхода в свет перечня воздушных трасс работники отдела движения задалась целью внести в него необходимые

коррективы, чтобы сделать полеты самолетов гражданской авиации наиболее экономичными и безопасными. Поиски оказались безрезультатны.

Сейчас уже можно судить, какую экономическую выгоду мы получим от реализации наших предложений.

Утвержденные высоты полетов дают теперь возможность для самолетов АН-24 выбирать наимыгоднейшие эшелоны полетов. При этом на каждом полете экономится одна минута. Если учесть, что только самолеты АН-24 нашего управления совершают перелеты на корот-

кие расстояния (250—300 км) около десяти тысяч раз в год, а самолеты ИЛ-18 около 2,5 тысячи, и они сэкономят одну минуту полета, то это составит годовую экономию около 100 тысяч рублей, не говоря уже об экономии 60 тонн авиационного топлива.

Но нашему предложению в перечень был включен для поршневых и газотурбинных самолетов ряд новых воздушных трасс. Благодаря этому мы получим дополнительно не менее 500—600 тысяч рублей в год.

**Н. КУДРЯШОВ**, начальник отдела движения управления.

**Сколько стоит минута**

Мы нашли возможности, которые позволили справиться с этой задачей. Это достигается с помощью спрямления отдельных участков трасс и выделения наимыгоднейших высот полетов. Наши предложения были представлены в министерство и одобрены.

За счет спрямления трасс для пролетающих самолетов в Свердловской воздушной зоне мы сократили в общей сложности длину маршрута примерно на 40 километров. Ежедневно по этим трассам пролетают десятки газотурбинных самолетов, следовательно, каждый из

Утвержденные высоты полетов дают теперь возможность для самолетов АН-24 выбирать наимыгоднейшие эшелоны полетов. При этом на каждом полете экономится одна минута. Если учесть, что только самолеты АН-24 нашего управления совершают перелеты на корот-

**«Фокусники» из перевозок**

Это было не в цирке, но это был цирк — настоящее представление в двух отделениях, и, как водится, с антрактом посередине. Место действия — Пермь, горагентство Аэрофлота и отдел перевозок, время действия — наши дни.

Герой первого отделения — три дамы, любители бумажной ассигнации, — кассир отдела перевозок Вера Яковлевна Плешкова, кладовщик Людмила Васильевна Старкова и опять же кассир отдела перевозок Леонилла Геннадьевна Польшгалова. Большого мастерства добились они в своей работе, стали прямо-таки эквилибристами своего дела. В минувшем году получили со склада от Старковой ни много ни мало тысячу незаприходованных авиабилетов. И сразу пустили их в оборот.

Продали один, второй, третий... Номер удался, понравилось. Начали его

шлифовать. Продадут, скажем, билет до Ташкента за 32 рубля, а оформят его (не под копиру) как до Ижевска за 11 рублей. Двадцатку, разумеется, себе, душевно поделив на три кармана.

Вид маленького рубля рождал у далеко не святой троицы большое желание коллекционировать червонцы. Старкова, Плешкова и, как ее называют, дочь интеллигентных родителей педагогов Леонилла Польшгалова непедагогично манипулировали авиабилетами, реализовали их из тысячи более 700, приносили около восьми тысяч рублей!

Цирковой номер превали любопытные ревизоры. Антракт оказался менее веселым, чем начало представления. Дотошным ревизорам номер почему-то не понравился. Лавры Плешковой и К°, выразившиеся в крупных купюрах, не давали покоя некоторым работникам

горагентства и отдела перевозок Пермского аэропорта. «А мы чем хуже? — решили они. — Иль нет у нас артистического таланта?». И началось второе отделение представления.

О, это был целый аттракцион, поставленный по последнему слову техники. Ему мог бы позавидовать сам маг и волшебник Кио. В аттракцион вошли в горагентстве Агямова, Азанова, Аюпова, Чикилева, Снегирева, Красова, Белоконов, Шакирова, Михеева. Группа разработала этанкий фокус-покус. Секрет его был прост, как ножка стула в горагентстве. Пассажиры — бывало — сдавали неиспользованные авиабилеты. Кассиры переписывали расписки пассажиров на возврат денег. А подлинные расписки — небольшое движение рук, как у гипнотизера — и они рвались в клочья. Второй пас был еще более легок — валюта незримо для посто-

ронных падала в карман. Язык, говорят, до Киева доведет. Диспетчер транзита А. Престенская считала, что лучше до Киева доведет самолет. А. Престенская не только брала с пассажиров поборы-сборы, но и ухитрялась делать подарки «борзыми». Она выписывала родным и знакомым (невольно вспоминается: «Ну как не порадовать родному человечку?») билеты до Москвы, Ленинграда и Ташкента. И летели родные к родным. Поистине: к теще на блины самолетом, да еще бесплатным!

В массовом пермском аттракционе участвовал 21 человек. Они присвоили, а проще говоря запустили руку в государственную кассу за солидной суммой — более десяти тысяч рублей. Часть уже внесена обратно, другая будет возвращена.

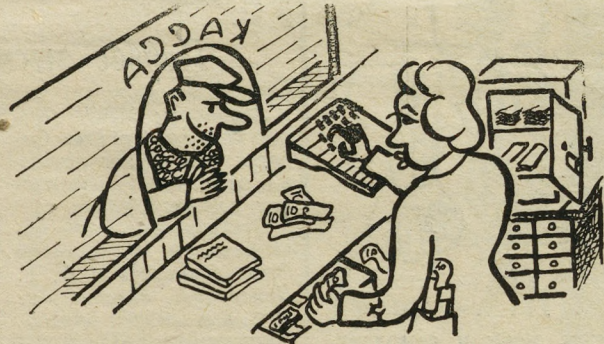
Знаменитый герой Ильфа и Петрова Остап Бендер знал 300 способов добычи денег. Пермские

**ФЕЛЬЕТОН**

фокусники открыли еще один, 301-й. Благодаря прохладному отношению к делу работников отдела перевозок, бухгалтерии пермские машинаторы крепко погрели руки у кассы Аэрофлота. Это разини проглядели в Перми оба отделения представления! Контроля на регистрации, у дежурных по посадке совсем не было.

Веселый аттракцион закончился печально. Трое — Плешкова, Старкова, Польшгалова — предстали перед судом и приговорены к разным срокам заключения. Часть работников уволена по недоверию, другая выплачивает «по недоимкам». Ротозей в Перми еще не перевелись. Пишу эти строки и опасуюсь: а не летит ли кто опять к теще на блины самолетом по бесплатному билету? Не тянет ли кто снова руку за народными денежками?

**Ю. КАРЛОВ.**



**К нашим читателям**

Заканчивается подписка на газету Уральского управления гражданской авиации «Авиатор Урала».

Если ты захочешь знать о многогранной жизни в подразделениях управления, чувствовать трудовой ритм авиаторов Урала, читать материалы о людях, с которыми работаешь рядом, — ты выпишешь газету «Авиатор Урала».

Цена годовой подписки 96 копеек.

**В поход за боевые комсомольские дела**

Вдвойне мы готовы, Ведь у вас, всем на зависть, большая семья. На земле неизвестен был случай доньне, Чтобы у мамы — 150 детишек — Разных, шумных смешных ребятишек...

Бортпроводницы подготовили свою программу. Женский хор исполнил песню «Свердловчанка». Бортпроводницы М. Бобровская, Л. Аверина и Л. Черноштанова выступили с чтением стихов разных авторов. И потом

опять звучали песни — в исполнении хора, бортпроводницы Л. Горюновой и авиатехника А. Латышева. Самодельный коллектив артистов службы бортпроводников приглашен в телестудию на прослушивание для передачи «Народные таланты». Следующий «Огонек» — встречу бортпроводников и артистов города — намечено провести в новом году. Предполагается, что вечер-концерт будет транслироваться по Свердловскому телевидению.

**А. ИЛЬЯСОВА**, бортпроводница.

**ПОПРАВКА.**

В прошлом номере нашей газеты по вине редакции допущена ошибка в материале «Резерв экономичности». Первую фразу в третьем абзаце следует читать так: «в пределах +3 +5° С».

**«Огонек» в Кольцово**

На прошлой неделе в кафе «Лайнер» аэропорта Кольцово собрались после работы бортпроводницы Свердловского объединенного авиапредприятия. На встречу к ним пришли молодые артисты города. Очередной «Огонек» проходил как своеобразный концерт-соревнование. В концерте гостей участвовали представитель телестудии Г. Беленький, артисты музыкальной комедии Виктор Сытник и Али-

са Виноградова. Известные в городе актеры исполнили дуэты из оперетт «Севастопольский вальс», «Девушка с голубыми глазами», арию мистера Икс из оперетты Кальмана «Принцесса цирка», песни «Черемшина» и другие.

Русская и советская песня была царицей вечера. Артисты академического оперного театра имени Луначарского Иван Щетинин пел для участ-

ников «Огонька» «Присядем, друзья, перед дальней дорогой», «Коробейники», а Алла Рябова — «Что мне жить и тужить», «Травушка-муравушка», «Помнишь ли ты меня, мой свет». В концерте выступили и солисты балета. Галина Строкай и Михаил Павличенко исполнили несколько танцев.

Артисты в шуточных стихах и прозе приветствовали авиаторов, бортпроводников и их начальника службы П. А. Короткову:

Наставнице вашей родной — Коротковой  
Говорим мы, сердечной любви не тая,  
Вас поздравить

**Авиаторы встанут на лыжи**

В Кировском объединенном авиапредприятии начались занятия по физической подготовке летно-подъемного состава по новому зимнему расписанию.

Занятия проводятся три раза в неделю в арендуемом спортивном зале клуба «Прогресс», но скоро они будут проводиться на воздухе: авиаторы встанут на лыжи.

Посещаемость занятий хорошая. Как правило, на них присутствуют командиры. Их периодически контролирует врач и командир летного подразделения.

**А. КУЗНЕЦОВ.**



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

Редактор **Р. Н. ЛАПИКОВ.**

НС 23608. Заказ № 5988.

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