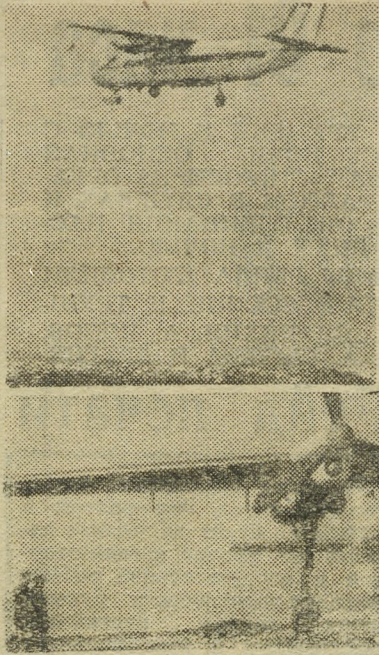


ПЛАН ВЫПОЛНЕН

Хороший темп взяли уральские авиаторы в четвертом году пятилетки. Государственное задание двух месяцев коллективы предприятий успешно выполнили. Сверх плана дано сто тысяч рублей прибыли.

Пассажирооборот составил 106,4 процента, открыт показатель по приведенным часам. Услугами Аэрофлота воспользовалось 430 тысяч пассажиров.



Аэровокзал стал больше

В Уктусском аэропорту сдан в эксплуатацию пристрой к основному зданию аэровокзала. Площадь его увеличилась на 50 квадратных метров. Намного улуч-

шились условия работы отдела перевозок, появился холл для отдыха пассажиров. Здесь светло, просторно, установлены кресла.

BE-30 в полете (снимок слева). Эта машина развивает скорость до 450 километров в час.

На нижнем фото вы видите новый пассажирский самолет в аэропорту Внуково-2. Не менее уютно BE-30 «чувствует себя» на самых простых посадочных площадках местных авиалиний.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

Встав на трудовую вахту в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, труженики Магнитогорского авиапредприятия по-ударному начали третий месяц этого года.

— После девяти дней работы выполнение плана по участковому тонно-километражу, пассажирообороту, перевозкам почты и грузов идет с опережением контрольных цифр, — сообщили нам в плановом отделе подразделения.

ВСЕ — на выборы

Выборы всегда были для нас большим праздником. Нынче они особенно знаменательны, потому что будут проходить в обстановке социалистического соревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Беспредельна народная любовь к Ильичу. Мы никогда не забудем, что все права, золотыми буквами записанные в Советской Конституции, в том числе великое право избирать и быть избранным в органы государственной власти, разработаны В. И. Лениным, созданной и выпестованной им Коммунистической партией.

Народные избранники с честью оправдывают высокое доверие. Советы, находящиеся в самой гуще трудящихся масс, всегда были большой организующей силой во всех сферах хозяйственной и культурной жизни.

16 МАРТА — ВЫБОРЫ В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ. ВСЕ — НА ВЫБОРЫ!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Рубежи удмуртских авиаторов

— Коллектив Ижевского подразделения авиации спецприменения широко развернул социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, встал на трудовую вахту и принял следующие повышенные социалистические обязательства:

— за счет улучшения технологии, организации труда и повышения производительности полетов на авиационных работах обеспечить перевыполнение годового плана по обработке площадей на 20 тысяч гектаров;

— за счет улучшения обслуживания промышленных предприятий, колхозов и совхозов республики налетать на авиационных работах 300 часов

сверх плана;

— Ход соревнования найдет широкое отражение в печати и фотовитринах.

Принимая повышенные социалистические обязательства, летный состав Ижевского предприятия призывает последовать их примеру все коллективы летных подразделений Уральского управления. Это даст возможность досрочно выполнить пятилетний план и достойно встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина.

ШКОЛА КОМСОМОЛЬСКОГО АКТИВА

В стенной газете «Комсомольская орбита», приуроченной к семинару, помещено четыре интервью с вожаками комсомольских организаций. В коротких ответах сформулировано довольно точно, что надеялись получить комсомольские активисты за три дня в Кольцово. Впервые, узнать, чем живет молодежь других предприятий, зачинателем каких интересных дел стала она: во-вторых, приобрести знания, нужные в повседневной работе. Семинар на редкость удачно соединил теорию и практику.

Сегодня товарищи избрали тебя своим вожаком. Перед тобой встает масса вопросов: за что бороться, где найти то главное, что всколыхнет равнодушных? Немало полезного нашли для себя секретари комсомольских организаций в выступлении помощника начальника политотдела по комсомолу Н. Петрова. «Комитет ВЛКСМ — организатор практических дел среди молодежи» — такова тема его выступления. О ведении и правильном оформлении комсомольской документации, учете, порядке рассмотре-

ния персональных дел рассказала заведующая сектором учета Свердловского обкома ВЛКСМ Галина Голубева. Эта сторона комсомольской работы не требует от комсотов особых организаторских способностей. Но сколько она отнимает времени, когда не знаешь самого элементарного! Приходится «открывать 500 Америк» там, где их нет.

Найдут применение предложения и советы начальника областного штаба «КП» Г. Ничковой в деятельности «прожектористов». На семинаре она говорила о структуре и основных направлениях в работе «Комсомольского прожектора». Идеино-политическому и военному воспитанию молодежи в свете требований VI пленума ЦК ВЛКСМ посвятил свое выступление член ЦК ВЛКСМ старший лейтенант В. Моторин.

На семинаре не была обойдена вниманием работа комитетов комсомола с молодыми специалистами.

— Гордиться делами коллектива, его людьми, беречь честь родного предприятия можно тогда, когда знаешь его историю,

традиции, — сказал начальник отдела кадров управления И. В. Рогожин. — К сожалению, у нас не везде есть возможность познакомиться с историей аэропорта. Создание ее — дело комсомольцев.

Участников семинара безусловно заинтересовало проведение в Кировском предприятии вечеров посвящения в рабочий класс, которые по традиции проходят здесь 18 августа, в День Воздушного Флота СССР.

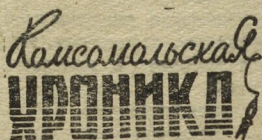
Секретари комсомольских организаций обменялись опытом работы, рассказали о трудовых по-

дарках, которые готовят молодые авиаторы юбилею Ильича. Ленинский зачет. Каким он должен быть? В Курганском предприятии, например, каждый комсомолец имеет зачетную книжку, в которой записаны его личные обязательства. В ней отражены участие в общественной жизни, учеба, труд комсомольца, изучение им ленинского наследия. Об этом говорил секретарь комсомольской организации Г. Соколов.

Последний день семинара был объявлен днем практических занятий. Работала спортивная секция. Начальники штабов «Ком-

сомольского прожектора» провели рейды по культуре обслуживания пассажиров в аэропорту Кольцово и выпустили сатирическую фотогазету. Не было любителей помолчать на тематическом комсомольском собрании «Комсомольский вождь и его время». Оргкомитет семинара выпустил стенную газету.

Семинар прошел с пользой. Многие из того, что было на занятиях, возьмут на вооружение секретари комсомольских организаций.



ПЕРМЬ

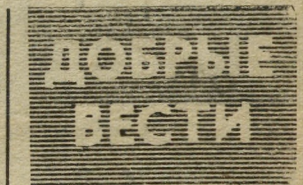
В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина комсомольские организации взяли повышенные обязательства. Комсомольцы Пермской АТБ к началу весенне-летней навигации во внеурочное время обязались подготовить самолет.

КУРГАН

День 12 апреля 1919 года связан с первыми коммунистическими субботниками. «Великий почин» — назвал их В. И. Ленин. Их 50-летие молодежи подразделения встретит всеобщим комсомольским субботником. В этот день они выйдут на строительство нового аэровокзала.

КОЛЬЦОВО

Комитет ВЛКСМ организовал здесь учебу комсомольского актива. Прошли первые семинарские занятия. В апреле в комсомольских организациях служб пройдут собрания под девизом «Ленинский зачет», на которых каждый комсомолец будет держать ответ, чем встречает юбилей Ильича.



«Антей» над тайгой

Десять газотурбинных передвижных электростанций изготовил по заказу сибирских нефтяников Запорожский орден Ленина моторостроительный завод. Топливом для них будет служить попутный нефтяной газ, который пока просто сжигается. Для подготовки к работе ПЭС требуется всего лишь несколько часов.

Свое путешествие на нефтяные месторождения Приобья электростанции совершат на борту самого мощного в мире самолета «Антей». Размеры и грузоподъемность воздушного богатыря позволяют перевозить целую электростанцию в собранном виде.

В. СТОРОЖЕВ, обществ. корр. «Известий».

Тюмень.

РЕМЗАВОД

Комсомольцы предприятия взяли шефство над строительством пионерского лагеря. Каждый из них на два дня станет строителем. В этом году будет оформлен альбом, в котором найдет отражение история заводской комсомолы.

Аэропорт Кольцово с 15 до 19 и с 23 до 01 часа

ЛОКАТОР выключен!

4 МАРТА СИЛАМИ РАВКОРОВ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ, С ПОМОЩЬЮ ШТАБОВ «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА», А ТАКЖЕ ШТАБА «ЗА КУЛЬТУРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ» ПРОВОДИЛСЯ РЕЙД ПЕЧАТИ В АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО. УЧАСТНИКИ РЕЙДА — ПРЕДСТАВИТЕЛИ МНОГИХ ПРЕДПРИЯТИЙ НАШЕГО УПРАВЛЕНИЯ — ВЕЛИ РАБОТУ ДНЕМ С 15 ДО 19 ЧАСОВ

МЕСТНОГО ВРЕМЕНИ И НОЧЬЮ С 23 ДО ЧАСУ НОЧИ. ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ РЕЙДА — ПРОВЕРКА ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В СЛУЖБАХ И КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ ДНЕМ И НОЧЬЮ.

МАТЕРИАЛЫ РЕЙДА ГОТОВИЛИ ДЛЯ ПЕЧАТИ В. СОСНИН, И. ТРУШНИКОВ, В. СКУРИХИН, А. ПОПОВ, Ю. ВАЛОВ, А. СЫЧЕВА И ДРУГИЕ.

Рейд печати

В УЩЕРБ ОПЕРАТИВНОСТИ

На грузовом складе нашим «гидом» был начальник склада А. Л. Волков.

К сожалению, ему нечем было особенно похвалиться. Например, шланги в матерчатой упаковке лежат на снегу под открытым небом (груз транзитный до Волгограда).

Ящики с подшипниками при разгрузке повреждены, подшипники выкатываются на эстакаду. Пять неисправных транспортеров свалено в одну кучу малу. Когда и кто соберется ремонтировать их — неизвестно, а пока они тихо-мирно ржавеют на складе.

Двигатели АИШ-82 присланы на ремонт. Но представители завода почему-то не торопятся их вывезить.

Может быть, начальник ремпредприятия

ФОТОЗАГАДКА

Автомат для человека или человек для автомата?

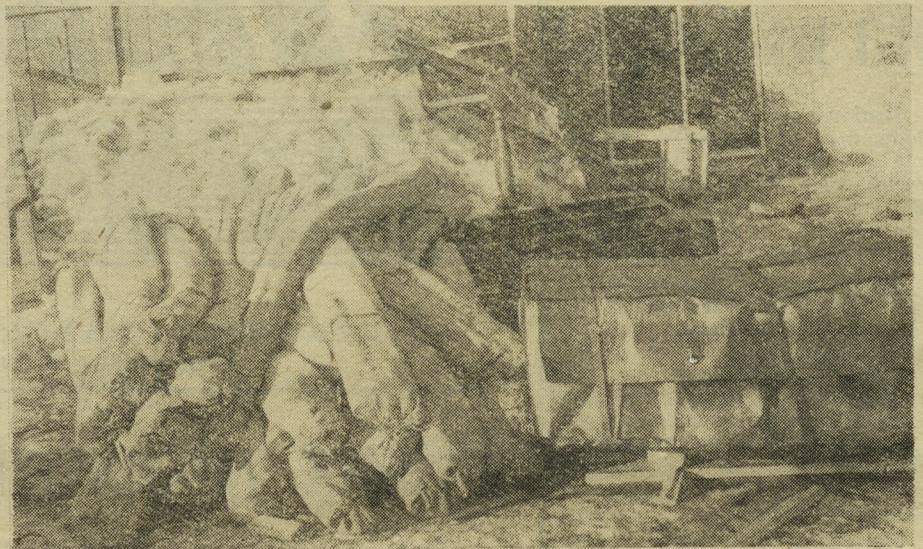
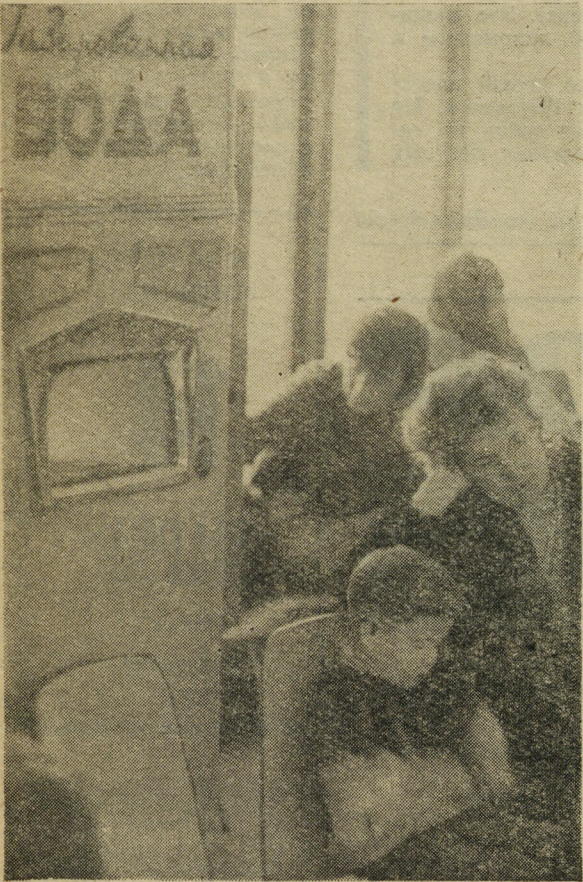
Н. Н. Китин не знает об этом грузе? Ничуть не бывало. Тогда правомерен вопрос: кто ждет у моря погоды — склад или завод?

Интересно, чем объяснить и такую несуразицу: грузовым самолетами отводят самые дальние от склада стоянки.

В результате сводится на нет оперативность погрузки и разгрузки самолетов. С этим все работники склада соглашались, но только разводят руками: «Что мы можем сделать? Мы самолетами не командуем».

А кто может и должен исправить положение?

Успешное выполнение задач, стоящих перед Аэрофлотом в 1969 г., будет во многом зависеть от уровня организаторской и воспитательной работы командно-политических руководящих кадров, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, от их умения и способностей сосредоточить усилия личного состава на решении главных вопросов... (Из организационно-методических указаний МГА СССР).



Дайте жалобную книгу

ПРЕТЕНЗИИ, КОТОРЫХ ПОЙДЕТ РЕЧЬ НИЖЕ, УЖЕ ЗАПИСАНЫ В ЖАЛОБНЫЕ КНИГИ ИЛИ ПЕРЕДАЮТСЯ СО СЛОВ ПАССАЖИРОВ, ОБРАЩЕННЫХ К УЧАСТНИКАМ НАШЕГО РЕЙДА.

Видимо, в Кольцово нередки случаи, когда транзитные пассажиры не могут вовремя вылететь из Свердловска ввиду плохой организации бронирования мест. 28. 02. 69 года из Таллина мне был забронирован билет на рейс Ш-29 на 1. 03. 69 года. При регистрации мест на этот рейс не оказалось. Администрацией аэропорта мне было предложено ждать еще сутки. Кто в этом виноват?

НОВИКОВ, г. Курган.

«Какое ваше дело?»

Диспетчера по транзиту Зинаиды Жигановой не было на рабочем месте с 23.00 до 0.30 местного времени. На вполне законные вопросы пассажиров, когда же закончится «перерыв» у диспетчера по транзиту направления «северо-восток», диспетчер Ю. П. Главацкая отвечала за подругу, демонстрируя верх «вежливости и такта»: «Какое ваше дело?»

В аэровокзале Кольцовского аэропорта нет указателей и не сообщается по радио о местонахождении детской комнаты, комнаты бытовых услуг и парикмахерской. В детской комнате температура воздуха +28°. Вентиляции нет. Дежурная вынуждена для проветривания помещения открывать дверь на балкон.

В ночное время в буфетах аэровокзала не продают фруктовую воду. В аэровокзале и гостинице «Лайнер» не работают автоматы по продаже газированной воды.

В павильоне выдачи багажа не работает световое табло, нет весов. По заявлению кладовщицы Г. В. Клеевой пассажирам трудно найти багажное отделение, у входа в которое висит объявление: «Вход кругом».

РЕПЛИКИ

БЕДЫ ПРОФИЛАКТОРИЯ

Профилакторий — место отдыха. Но попробуй отдохни в комнате площадью десять квадратных метров, где размещены пять кроватей, четыре стула и стол.

В такой чудо-комнате размещаются чаще всего бортпроводницы иркутских рейсов 1813 и 1871.

«Не только о комфорте, но и об элементарном уюте нам говорить нельзя, — рассказывали участникам рейда бортпроводницы. — Тесно — раз, радио нет — два, зеркала — три, плечиков для платья — четыре... А все это далеко не предметы роскоши. Не правда ли?»

Этот вопрос мы адресуем начальнику профилактория Е. М. Долгополовой.

Небезынтересно также узнать, какой «художник-самородок» предложил свои услуги профилакторию, когда закупились картины.

Все «произведения искусства» начиная с «трех богатырей» в спортзале и кончая натюрмортом в коридоре — яркий пример безвкусицы.

Чудеса

В решетке

В графе «По чьей вине задержка» диспетчер АДС выводит: «По вине цеха бортпитания».

Это типичное явление для Кольцовского аэропорта. Но кто же виноват в действительности?

— В распоряжение бортцеха, — рассказывает диспетчер по питанию Н. П. Бгашева, — два автолифта. И обе машины неисправны. Пакули!

Например, автолифт (бортовой номер 1031) требует незамедлительного ремонта.

У этой машины не работают ручной и ножной тормоза, световая и звуковая сигнализация. По заявлению шофера А. Лешакова, — эксплуатация этой машины уже предпосылка к происшествию или поломке самолета на земле. Как управляется А. Лешаков с кольцовской «антилопой-гну» — это прямо чудеса в решетке. Но чудеса до поры до времени. Неужели с этим ведомом не согласится начальник автобазы тов. Пакули!

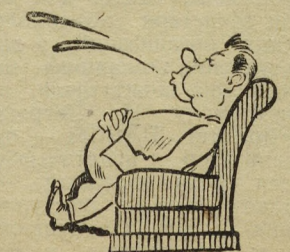
Эти шланги чувствуют себя пасынками на грузовом складе Кольцовского аэропорта.

А почему эти и другие транзитные грузы находятся в немилости, известно только начальнику грузового склада.

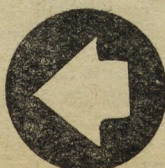
ГЛАЗАМИ Художника



Мешки с грузом и шланги в матерчатой упаковке перетаскиваются с места на место, оставшая под открытым небом, а под навесом хранятся и занимают место неисправные транспортеры.



А кому-то на это дело наплевать!



Это электрокарное кладбище находится рядом с перроном. И первое, что видит пассажир, прибывающий в Свердловск, — это «бережное» хранение техники.

Своеобразная реклама Аэрофлота! Не правда ли?



«СТРЕКОЗА» жужжала над тайгой. Командир вертолета МИ-1 Архипович Трофимов тревожно вглядывался в лес, ница костер, который должны были разложить внизу. Но сквозь пелену идущего снега огонька не было видно. А где-то человек ждал помощи...

Час назад, доставив геологов, Трофимов получил срочное санитарное задание: разыскать севернее Ивделя, близ Бурманово, у подножия гор раненного медведем охотника-манси. Двух пуль оказалось мало для хозяйна тайги, поднятого из берлоги. По инерции смертельно раненный зверь пробежал еще десять метров, достиг одного из двух охотников, поймал за ногу и затих...

Первый раз пилоту не удалось найти охотника, он вернулся в геологическую партию, взял в проводники охотника-манси из местного селения.

Второй прилет оказался более удачным. Оказывается, костер был разведен в шалаше, и не мудрено, что с вертолета его не заметили. Место нашли по струйке дыма.

Вертолет завис над шалашом — для посадки

площадки не было. Раненного охотника подняли на борт, быстро доставили в Ивдель. В аэропорту уже ждала санитарная машина.

дира в то время. «В воздухе смел, инициативен, в бою настойчив, к себе и подчиненным требователен. Летает хорошо!».

чику недр почву, оборудование, теплую одежду. Сейчас экипаж мирной машины Николая Архиповича Трофимова обслуживает нефтяников Пермской

области. Перевозит смены рабочих до тех вышек, до которых машины пройти не могут. Часто на борт приходится брать запчасти, дизели и даже цемент и глину, необходимые для бурения.

Март — месяц хлопотливый, дороги развезет, и нефтяникам без вертолета будет трудно. Поэтому экипаж Трофимова в районе Кунгура делает почти каждый день по 6—7 рейсов. «Стрекоза» курсирует над тайгой с интервалом в полчаса. Четко, уверенно водит машину Николай Архипович. И сейчас командир подразделения отмечает в характеристике Трофимова: «Техника пилотирования на вертолетах отличная».

Н. А. Трофимов не только хороший, требовательный командир. Он участвует в работе комис-

сии по проверке летного оборудования. Несколько лет назад товарищи оказали Николаю Архиповичу большое доверие — избрали депутатом в городской Совет депутатов трудящихся. Он оправдал доверие — сотрудничал в комиссии по работе с допризывной молодежью, проверял подготовку подростков к службе в армии на Уралмаше и заводе имени Воровского. Несмотря на частые командировки, депутат не забывает своих обязанностей.

В этом году коллектив Уктусского авиапредприятия выдвинул его кандидатом в депутаты горсовета. Ю. КАРЛОВ.

Командир вертолета

Наши кандидаты

Охотник месяц пролежал в больнице. Позже Николай Архипович встретил его в городе — манси приезжал сдавать соболиные шкурки. Выздоровевший охотник тепло благодарил пилота за помощь.

Это один из эпизодов летной биографии командира вертолета Уктусского аэропорта Николая Архиповича Трофимова. В авиацию он пришел в 1941 году, после окончания курсов при Смоленском аэроклубе.

Впервые поднялся в небо еще на стареньком По-2, «небесном тихоходе». А в мае того же года комсомолец Трофимов попал в училище летчиков-истребителей. В 1944 году служил на Севере, в гвардейском истребительном полку. Вот короткая аттестация его коман-

В больших боях участвовать Николаю Архиповичу не пришлось — фронт уже отодвинулся на запад. Вражеские самолеты, появившись над городом, обычно уходили, едва в воздух поднимались советские истребители.

В мирные дни Н. А. Трофимов не расстался с небом. С 1950 года он работал в Свердловском областном аэроклубе ДОСААФ инструктором, затем командиром подразделения, обучал курсантов пилотированию планеров, ЯК-18, вертолетов МИ-4. Пять лет Н. А. Трофимов трудится в Уктусском аэропорту — сначала на вертолете МИ-1, а последние два года командиром вертолета МИ-4. Уралец летал на Тюменину, в край нефти и газа, доставлял развед-

ВЕРТОЛЕТ-СЕВЕРЯНИН

В Печорском аэропорту была успешно завершена первая программа испытаний нового вертолета КА-26 в условиях Крайнего Севера.

Ведущий инженер по испытаниям В. С. Никитин сообщил:

— Вертолет КА-26 прошел государственные и эксплуатационные испытания, с успехом демонстрировался на международных авиационных салонах во Франции, Швеции, Японии.



Задержки: почему они?

Хорошее взаимодействие между службами повышает регулярность полетов, культуру обслуживания пассажиров, влияет на выполнение плана. Отсутствие его испытываем на себе. Особенно это ощущается, когда речь заходит о выполнении полетов по расписанию на местных воздушных линиях самолетами АН-2. Зимний день короткий, бывает так, что рейсы приходится отменять из-за недостатка светлого времени. Вернее, именно это сообщается пассажирам, благо есть на что свалить. А причина отмены рейса совершенно иная.

Шофер маслозаправщика уезжает, чтобы сделать закачку масла в машину, никого об этом не предупредив. Пока идут розыски неожиданно исчезнувшего маслозаправщика, пропадает уверенность, что самолет будет отправлен по расписанию. Рейс отменен «из-за нехватки светлого времени». В действительности же не хватало как раз тех минут, которые были затрачены на поиски машины.

Анализируя задержки рейсов, видишь, что большинство из них приходится на службы АТБ, автобазы и перевозки. Много нареканий высказывалось в адрес автобазы. Руководители службы однажды могут забыть выделить автотранспорт для доставки технического состава на работу. Так произошло в один из декабрьских дней, забывчивость обернулась тем, что на линейку вышло недостаточное количество МП-300. И как результат — четыре рейса задержано и один отменен.

Отсутствие согласованности между диспетчерами ПДО и службой движения приводит к различным неурядицам. Уж кто-кто, а диспетчер ПДО должен первый знать об исправности самолетов. Частенко он остается в неведении. Начинается со звонка диспетчера отдела перевозок в службу движения. Он сообщает, что дежурная по посадке привела пассажиров обратно в аэровокзал. И информация идет обратным порядком от диспетчера АДП к диспетчеру ПДО. Иногда дело доходило до того, что пассажирам приходилось путешествовать от одного самолета к другому.

Взаимодействие — один из резервов выполнения производственного плана, который, к сожалению, мы недостаточно используем. Было бы неверно думать, что в предприятии нет хорошего примера слаженности в работе служб. Шесть раз в прошлом году присуждался переходящий вымпел смене коммунистического труда руководителя полетов Б. Якубова. Пять раз становилась победителем в соревновании смена диспетчера службы перевозок Р. Рассохина. Оба коллектива, как правило, работают в одно время. Р. Рассохина и диспетчер АДП А. Калинин помогают друг другу и делом и советом. Находит время для проверки взаимодействия Б. Якубов. Он побывает в службе перевозок, заинтересуется делами на других участках. Увидит затруднения в работе — постарается помочь. Во время дежурства он в курсе всех дел, такого любя неожиданность не застанет врасплох.

В. СКУЛКИН,
зам. начальника Кировского аэропорта по движению.

«ПРАВИТ МОРОЗ-ВОЕВОДА»

В заметке под таким названием говорилось о неурядицах в работе бани поселка Кольцово. Начальник аэропорта И. ШМАЛЬЦ сообщил редакции:

— Летом 1969 года запланирована реконструкция водопровода, что приведет к улучшению снабжения водой. В будущем горячую воду для аэропорта будут брать в бойлерной 96-квартирного дома, что разгрузит котельную № 1 и улучшит снабжение бани.

Неоспоримые преимущества

Реформа в действии

Реформа хозяйствования заставила коллектив пересмотреть обычные понятия, выдвинула новые вопросы. Много споров и дискуссий велось по поводу основных показателей авиационно-технической базы. Некоторые из них проверялись на практике. В результате мы остановились на следующих:

— объем работ в приведенных единицах, что наиболее полно отражает количество затраченного труда на техническое обслуживание самолето-моторного парка;

— прибыль с выручки. Этот показатель увязывает деятельность АТБ с общими результатами хозяйственной деятельности предприятия.

Кроме того, берется во внимание фонд заработной платы, расходы, производительность труда, налет часов на списочный самолет и исправность самолето-моторного парка.

При составлении положения о премировании из фонда материального поощрения мы стремились к тому, чтобы вознаграждение не превратилось в очередную добавку к заработной плате. Положение предусматривает заинтересованность коллективную и индивидуальную.

Как известно, условия труда технического состава на различных участках неодинаковы, а существующая система оплаты труда не всегда учитывает эти особенности. Так, обслуживающие транспортные самолеты находятся в гораздо лучших условиях, чем авиатехни-

ки, имеющие дело, скажем, с самолетами АН-2. Заработная плата же тех, кто связан с легкомоторной авиацией, значительно ниже, чем у техников, обслуживающих транспортные самолеты. Сейчас мы получили возможность корректировать эти отклонения.

В четвертом квартале прошлого года сложилась тяжелая обстановка с обслуживанием самолетов АН-2. Посоветовавшись с местным комитетом и партийной организацией, мы решили увеличить фонд материального поощрения оперативным сменам и участку трудовых работ цеха № 3. Это явилось не только материальной, но и моральной поддержкой: коллектив увидел, что его заслуги замечены и оценены.

Наиболее отличившимся размер премии повысился на 25 процентов, а отдельные товарищи были поощрены приказом командира предприятия и начальника управления.

В положении о премировании из фонда материального поощрения в полной степени учитывается вклад работника в общие результаты труда, его инициатива, степень активности, дисциплинированность, взаимная помощь, состояние закрепленного самолета. Для этого введено понятие коэффициента качества работы, который зависит от оценок, полученных за каждую смену, т. е. итоги подводятся по результатам каждого рабочего дня. Применение системы баллов показало, что она ока-

зывает не только материальное, но и большое моральное воздействие. Совершенствуя ее, мы теперь перешли к премированию не от среднего коэффициента качества (что не делало большой разницы между передовыми и отстающими работниками), а от высшего коэффициента качества.

Гласность результатов, участие общественных организаций способствует объективной оценке работы исполнителей. Произвел эффект выплата тринадцатой зарплаты. Большое значение в службе придается моральным факторам. Профсоюзная организация, которой руководит М. Д. Тарасов, сумела правильно организовать соревнование. Тридцати четырем работникам службы присвоено звание ударника ленинской вахты, пятнадцать — завоевали звание ударника коммунистического труда и более пятидесяти — подтвердили его. В двух цехах оборудованы стенды «На ленинской вахте».

Новая реформа хозяйствования тесно увязана с воспитательной работой, проводимой в коллективе. Не прошло бесследно для руководящего состава службы открытое партийное собрание «О роли инженера в руководстве производством и воспитании кадров». Каждому инженеру помимо административно-технических функций приходится заниматься политико-воспитательной работой. Это область не остается бесконтрольной. В службе заведены специальные журналы уче-

та проведения мероприятий. В АТБ работает постоянно действующий семинар по практике обучения и воспитания личного состава. В этом году для изучения отдельных тем мы приглашали научных работников лаборатории производственной психологии и аппарата управления.

Все это дало неплохие результаты. Производительность труда выросла по сравнению с 1967 годом на 14 процентов.

Однако возможности реформы используются далеко не полностью. У нас еще велики непроизводительные потери рабочего времени, слабо налажена подготовка производства, есть случаи брака при техническом обслуживании и предостылки к летным происшествиям по вине личного состава. Каждая из названных проблем важна для производства, и не день, не месяц потребуется коллективу, чтобы их разрешить.

И. МАШКИВСКИЙ, начальник АТБ Пермского предприятия.

Маршруты Аэрофлота

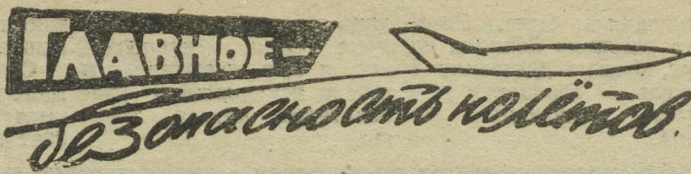
Почти треть пассажиров, перевозимых всеми авиакомпаниями мира, приходится на долю Аэрофлота. В 1969 году его самолеты должны перевезти более 68 миллионов человек. Об этом сообщил 25 февраля министр гражданской авиации Е. Ф. ЛОГИНОВ на собрании актива работников гражданской авиации, которое состоялось в Москве.

В нынешнем году на многие воздушные трассы страны выйдут новые самолеты ИЛ-62, ТУ-134 и ЯК-40. Широко применение в народном хозяйстве найдут вертолеты МИ-8, МИ-2 и КА-26.

В 1969 году с самолетов будет обработано в сельском и лесном хозяйствах 81 миллион гектаров. Самолеты Аэрофлота летают сейчас в 47 зарубежных стран.

ВТОРОЙ год трудятся вместе члены нашего экипажа. У нас есть свои, пусть и небольшие успехи, которых мы добились общими усилиями. Каждый из нас за это время поднялся на ступеньку выше в летном искусстве. Повзрослел в классе второй пилот Д. Серебренников и стал самостоятельно водить самолет ИЛ-18, а в экипаж пришел новичок А. Притков. Штурман А. Кровчук учится в ВАУ. Сдал на первый класс бортмеханик Ю. Пронькин. К тому же он вешатный инструктор и инспектор по безопасности полетов. Повзрослел в клас-

Успех сам не приходит



се также и бортрадист А. Титов.

Вся работа в экипаже поставлена на обеспечение безопасности полетов и выполнение государственного плана. Безопасность полетов, конечно, складывается из многих факторов. Недостаточно знать документы, регламентирующие летную работу, важно их правильно применять на практике. Летное происшествие в коллективе происходит в большинстве случаев по вине всего экипажа или одного из его членов. Поэтому очень важно, чтобы всему экипажу было присуще чувство ответственности за исход рейса. Отсюда неуместно делить полет на простой и сложный — к любому экипажу должен готовиться тщательно.

Взлет самолета так же сложен, как и посадка. Ибо

в случае отказа двигателя или прибора у командира корабля и экипажа остается на размышление несколько секунд, чтобы установить, что вышло из строя. Понять причину еще полдела. Какие затем последуют конкретные действия, — именно это решит исход полета. Здесь пригодятся знания каждого аэродрома посадки, их крок, твоя подготовка. Ведь мысленно перед рейсом продумываешь свои действия в случае отказа двигателя в различных стадиях полета.

При заходе на посадку особое внимание сейчас уделяется выполнению четвертого разворота, соблюдению параметров и допусков курса и глиссады в контрольных точках, связанных с минимумом летчика.

В нашем экипаже принято так: если командир корабля видит землю, то самолет идет на снижение до высоты принятия решения. Если же он ее не обнаружил и не последовало доклада штурмана, самолет уходит на второй круг или запасной аэродром.

В летной практике сталкиваешься с явлением, когда командир корабля не выдержал допуски по курсу и глиссаде до высоты 150 метров. В подобной ситуации я предпочитаю лучше уйти на второй круг, чем выправлять положение у самой земли. И уж коли ты принял решение уйти на запасной, то будь тверд до конца. Колебания ни к чему хорошему не приве-

дут — появится неуверенность, нервозность, а затем и ошибки.

После окончания рейса так уж позелось в экипаже — разбор. На нем ни одно отклонение, что было в полете, не останется незамеченным, ни об одном промахе не умолчат. Была неувязка в работе — значит, следует подсказать, как нужно было поступить в этом случае. Лучше заранее предупредить члена экипажа в тенденции к ошибке, чем разразиться поучениями, когда она произошла.

Нашему экипажу присвоено звание коллектива коммунистического труда. Своей работой мы подтверждаем его.

В. ДОРОФЕЕВ,
командир ИЛ-18 Челябинского предприятия.

ПЯТЬ ПЛЮС ДВА

ПЕРЕЛЕТ ДРУЖБЫ

Трехдневный семинар комсомольского актива Уральского управления гражданской авиации завершился «Голубым огоньком». Вечер начался под гул авиационных моторов, зал кольцовского клуба напоминал воздушный лайнер.

Встреча проходила как символический перелет дружбы. Авиаторы из нашего города, Челябинска, Перми, Кирова выступили с номерами художественной самодеятельности. Лучшей жюри признало программу молодых авиаторов из Перми.

Из истории авиации

Заняв место в комфортабельном салоне самолета ИЛ-18, вылетаешь из Кольцовского аэропорта. А уже через два с половиной часа под крылом — гора Магнитная, знаменитый на весь мир комбинат...

На закладку первой домны начальник строительства комбината Ф. Ф. Шмидт, энергичный, отлично знающий дело специалист, пригласил из Свердловска секретаря обкома партии, председателя облисполкома. Они вылетели почтово-пассажирским самолетом, который обслуживал толь-

30 лет спустя

ко что открытую авиалинию Свердловск—Челябинск — Магнитогорск.

У самолетов не было электрооборудования, а потому летчики, отправляясь в рейс, вешали на грудь обыкновенный карманный фонарик. Ночами для самолетов раскладывали три костра и посадочное «Т» из фонарей.

Связь осуществлялась телеграфом. Готовясь к вылету, летчики ждали телеграмму с погодой, которая иногда приходила с опозданием на пять—шесть часов такого содержания: «Тихо, темно, ничего не видно». При сложных метеоусловиях и в ночные часы летали только очень опытные пилоты.

Аэродром Магнитогорского аэропорта имел тогда мягкий грунт, и не было ни построек, ни даже бензосклада.

Вот на это поле и приземлился самолет с гостями из Свердловска.

На митинг собрались строители, а когда он закончился, секретарь обкома партии заложил в фундамент знаменитого комбината первый кирпич.

С той поры прошло тридцать с лишним лет. Советская металлургия и авиация развивались в эти годы... Но не надо цифр, если посетил и увидел те края, где не был много лет.

Н. КИСЛИЦЫН
(наш рабкор).

На пьедестал с черного хода

Иные люди любят лавровый лист, иные — лавры. А. И. Вейс и П. И. Коршунов предпочитали последнее. Мелкий лист их не привлекал, а вот кубки, призы, жетоны и прочие спортивные атрибуты славы так и снились долгими зимними ночами.

Команда «Ух», точнее — Уктусского подразделения, стояла у подножия Уктусских гор в полном боевом составе, готовая ринуться в бой. Руководители ее напутствовали:

— Не подкачаете, победите — дело за премией не замешкается!

Скромная, старающаяся все время держаться в

тени спортсменка под № 114 — ура-уря! — оказалась на лыжне первой, прошла дистанцию рекордным временем в 25 минут! Как думали судьи, это была Лидия Гладырева из отдела перевозок Уктусского аэропорта. Новоявленной чемпионке готовили крепкие рукопожатия, пышные призы, ярко-зеленые лавры. Но скоро вместо мощных криков одобрения со стороны уктусской команды раздались громкие возгласы хулы, постепенно переходящие в негодование и нервничанье представителей других коллективов. Чествование пришлось отменить, результа-

ты чемпионки аннулировали. Лидия Гладырева — «чемпионка на дистанции 5 километров» не бежала ни одного метра, не знала даже разметки, какие стояли флажки.

Комсомолка предоставила свое имя руководителям, гонящимся за спекулятивной славой. Тройка представителей из Уктусского предприятия разыграла маленький, надо заметить, бездарный спектакль. Вместо работницы отдела перевозок бежала некая школьница Алла, подставница инструктора по физкультуре П. И. Коршунова. Но спортивный трюк провалился. В свое оправдание

П. И. Коршунов туманно, путано бормочет:

— Было очень трудно с женщинами (!?). Девушку прислал знакомый мастер спорта...

Председатель местного комитета А. И. Вейс, когда его спросили, был ли он в курсе дела, знал ли о подставке, отвечивал, как Соломон, хитроумными формулировками:

— Немного знал, немного чувствовал.

Профсоюзный бог лукавил. А между тем спортивная «операция «Ы»» проходила не только с немого согласия Андрея Игнатьевича, но и при его горячем участии. Он брал у работницы отдела пере-

возок паспорт, чтобы зарегистрировать ее в мандатной комиссии как участницу соревнований; он посылал на медицинский осмотр, несмотря на то, что девушка заявила: «Я не пойду» — в ответ она услышала: «Верно, победит другая».

Сейчас профбюро и спортсменки разводит руками. — Наша вина, бес, мол, попутал. И так до конца не поняли, что спартакиада — это не драчка за рекорды, места и призы во что бы то ни стало, любыми способами, а демонстрация настоящей воли к победе, подлинного мастерства, товарищеского соревнования. Руководители А. И. Вейс и П. И. Коршунов показали печальный пример, как делать чемпионов, как толкать их на пьедестал почета с черного хода, невежливо расталкивая соперников.

Восхождение на спортивный Олимп закончилось бесславно. И подлом!

Ю. ГЕНДЕРТ.

ПРАВО НА ПРЕМИЮ

Мы работаем рядовыми инженерами ОТК Кировского авиапредприятия. Просим разъяснить, в каких случаях лишаются права на получение премиальных инженеры ОТК участка трудоемких работ? Нас отнесли к категории руководящего состава и не выплачивали премиальные в течение последних шести месяцев 1968 года. Это мотивировалось тем, что подразделение не выполняет план перевозок из-за нелетной погоды и т. д.

Просим ответить, должны ли мы получать премию.
В. ТРУФАКИН, Г. ЛЕУХИН — ИНЖЕНЕРЫ ОТК УТР.

НА ВОПРОС кировчан отвечает начальник отдела труда и заработной платы Уральского управления гражданской авиации **Б. СИВАШИНСКИЙ:**

При работе предприятий в условиях новой системы планирования премирование работников поставлено в зависимость от результатов работы предприятия. Инженерно-технические работники, к которым относятся и инженеры ОТК, премируются теперь из фонда материального поощрения, создаваемого за счет прибыли.

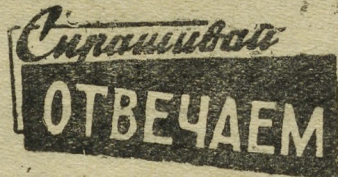
Положением о премировании руководящего состава, ИТР и

служащих АТБ, утвержденным командиром вашего предприятия и согласованным с комитетом профсоюза, показателем премирования утверждена прибыль. Обязательным условием, при невыпол-

нении которого премия не начисляется, установлен показатель объема техобслуживания в приведенных единицах.

Прибыль по АТБ и в целом по предприятию была выполнена

в 1968 году только за три месяца. Остальные месяцы план по этому показателю не выполнялся, поэтому права на премирование за остальной период руководящий состав, ИТР и служащие не имели.



Спорт

ПОБЕДИЛ ПЕРВОРАЗРЯДНИК

В Уктусе кандидат в мастера по шахматам М. Фрейдер дал сеанс одновременной игры на двадцати двух досках.

Диспетчер службы движения аэропорта перворазрядник М. Трифонов победил мастера, третьеразрядник В. Бобылев добился ничьей.



Свердловск, И-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-26.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 19144. Заказ № 2311,

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

На мартовской
лыжне.