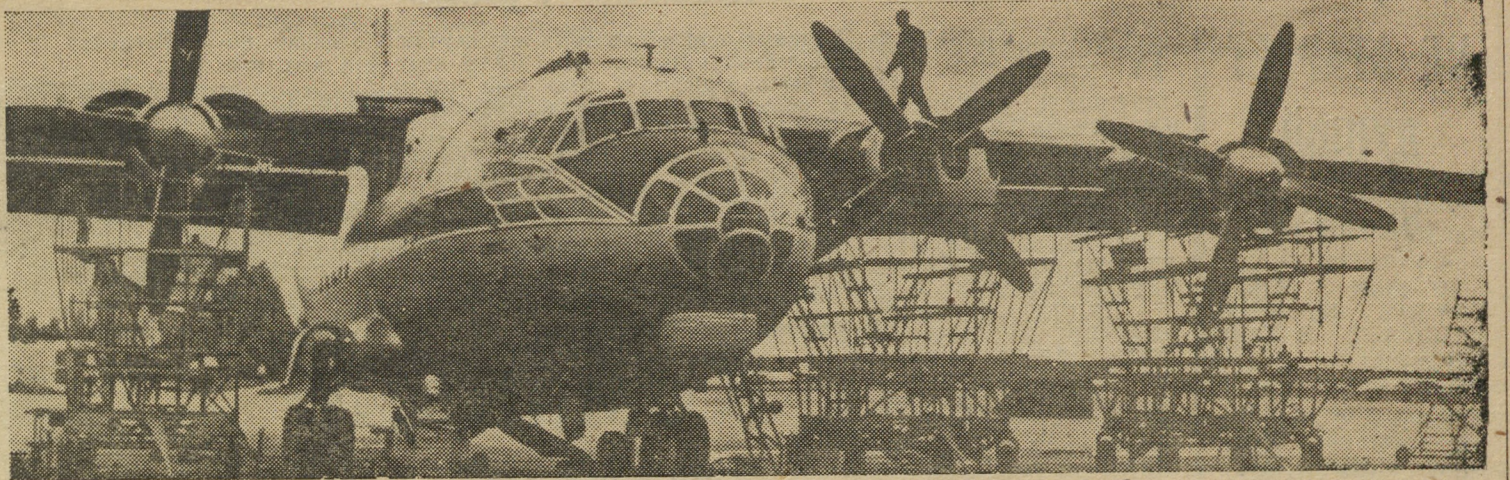


XXIV СЪЕЗДУ

КПСС—

ДОСТОЙНУЮ

ВСТРЕЧУ



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



# Авиатор

# УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

31 (1775)

СРЕДА,

# 26

# АВГУСТА

1970 г.

Год издания

XXVII.

Цена 2 коп.

Свердловский аэропорт Кольцово. АН-12 прибыл из дальнего рейса на север страны. Лайнер — грузовой гигант прошел несколько тысяч километров, перевозил срочные грузы в самые отдаленные районы.

Крылатые доктора — техники авиационно-технической базы — готовы принять гостя издалека. Тщательный технический осмотр, устранение малейших дефектов, освежающий «душ» — и корабль снова готов в путь. Его ждут строители Сургута, нефтяники Тюмени, рыбаки Чукотки.

### С превышением

Успешно выполняют социалистические обязательства работники авиационно-технической базы Свердловского объединенного предприятия.

Объем работ по техническому обслуживанию в минувшем полугодии выполнен на 102,9 процента с ростом по сравнению с тем же периодом прошлого года на 7,1 процента, производительность труда составила 103,1 процента с ростом в 5,3 процента.

За счет сокращения материальных и финансовых затрат себестоимость приведенных единиц снижена на 3 процента.

## Почетные звания —

## лучшим из лучших

Заместитель командира по политической части Магнитогорского авиапредприятия М. И. Ким сообщил редакции: «У нас в аэропорту оформлен стенд с призывом достойно встретить XXIV съезд КПСС. Экипажи самолетов АН-24 Савина, ЛИ-2 — Гулина, АН-2 — Ильина и Локтионова и отдел перевозок приняли повышенные социалистические обязательства и решили бороться за почетное право называться

экипажем, сменой имени XXIV съезда КПСС. Повышенные обязательства готовятся принять коллектив авиационно-технической базы, другие экипажи.

### С наградой, командир!

Приятная весть пришла недавно из Москвы: Н. П. Мельникову присвоено почетное звание.

В телеграмме из столицы говорится: «Сердечно поздравляем вас с высокой правительственной наградой — присвоением почетного звания заслуженного пилота СССР, желаем Вам доброго здоровья, большого личного счастья и дальнейших успехов в работе.

**БУГАЕВ, БЕЗБОРОДОВ, МИШИНКИН».**  
Материал о Н. П. Мельникове читайте на 2-й странице нашей газеты.

## НОВОСТИ

### Н. П. МЕЛЬНИКОВ — ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР

• Трудовой почин магнитогорцев

• Есть пятилетний — рапортуют уктусцы

• УРАЛЬЦЫ В НЕБЕ КАЗАХСТАНА

## НАД СТЕПЯМИ КУСТАНАЯ

ШЕСТЬ ЭКИПАЖЕЙ КУРГАНСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ С ПЕРВОГО АВГУСТА ОТПРАВИЛИСЬ НА АВИАХИМРАБОТЫ В КАЗАХСТАН, В КУСТАНАЙСКУЮ ОБЛАСТЬ. ОКОЛО ЧЕТЫРЕХ НЕДЕЛЬ ТРУДИЛИСЬ ОНИ В СТЕПНЫХ РАЙОНАХ, ВЕЛИ БОРЬБУ С ЗЕРНОВОЙ СОВКОЙ. ОБРАБОТАНА 41 ТЫСЯЧА ГЕКТАРОВ ПОСЕВОВ.

ОТЛИЧИЛСЯ ЭКИПАЖ АН-2, ГДЕ КОМАНДИРОМ В. И. АСТАФЬЕВ. НА ЕГО СЧЕТУ 9 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ. ХОРОШО ПОРАБОТАЛИ И ЭКИПАЖИ В. П. КОНОНОВА И Г. А. ШВОТА. В ВОСКРЕСЕНЬЕ КУРГАНЦЫ ВЕРНУЛИСЬ ИЗ КАЗАХСТАНА НА БАЗУ.

**А. ОСКОЛКОВ,**  
инженер по спецприменению Курганского авиапредприятия.

## Рапортуют авиаторы Уктуса

Развернув социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и досрочное выполнение пятилетнего плана, коллектив второго Свердловского авиапредприятия к 20 августа выполнил пятилетний план по всем основным показателям.

Это серьезная победа свердловских авиаторов, заслуга представителей многих профессий. Уктусские авиаторы трудились на строительстве ЛЭП-500 Тюмень — Сургут — Урай, за что 15 из них награждены к Дню Воздушного Флота почетными значками.

Свердловские летчики перевезли сотни пассажиров, обслуживали геологов нашей области, Пермской, вели работы по патрулированию лесов от пожаров и т. д.

В славном большом коллективе хочется назвать имена лучших. Это экипажи вертолета МИ-4, где командиром Н. А. Трофимов, депутат горсовета, вторым пилотом Л. А. Курочкин, бортмехаником Е. И. Хмелевский, экипаж, где командиром А. А. Толстов, вторым пилотом Н. В. Скотников, бортмехаником В. С. Зарубин, а также экипаж МИ-8 (командир В. Г.

Латохин, второй пилот В. А. Дербенев, бортмеханик В. Г. Трубинов).

«Воздушными извозчиками» называют АН-2. На них приходится основные транспортные перевозки. Хорошо потрудились нынче экипажи, где командиром Б. В. Дроздов, вторым пилотом А. В. Глушков, командиром — И. И. Исаков, вторым — Н. В. Деменев, вторым пилотом В. Д. Юдин.

На авиахимработках нынче отличились несколько экипажей, среди них — А. Т. Коровина, В. В. Мартюшева и В. А. Финогорова. В санитарной авиации часто выполнял спецзадания пилот ЯК-12 И. А. Булатов.

Свою немалую лепту в выполнение пятилетки внесли и авиаторы, которые работают на земле — авиатехники П. Д. Дмитриев, Р. Г. Калинин, Н. В. Комбаров, П. Д. Воронов, Н. В. Ильин и другие.

Начало большого пути каждого аса — кресло в кабине самолета справа от командира.

Л. А. Богданов пришел в коллектив второго Свердловского предприятия не так давно, но уже зарекомендовал себя как способный и знающий авиатор.

В настоящее время он выполняет транспортные рейсы по воздушным трассам Свердловской области вторым пилотом самолета АН-2.



## НЕ СТАРЕЕТ ДУШОЙ ВETERАН

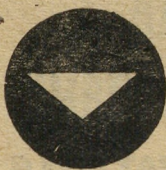
СТЕПАН НИКОЛАЕВИЧ ФЕНИЧЕВ РАБОТАЕТ В КУРГАНСКОМ ОБЪЕДИНЕННОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ С 1941 ГОДА. ВСЕ ЭТИ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ОН ТРУДИЛСЯ НА КОМАНДНЫХ ДОЛЖНОСТЯХ.

БРИГАДЫ И КОЛЛЕКТИВЫ, КОТОРЫЕ ОН ВОЗГЛАВЛЯЛ, РАБОТАЛИ БЕЗ ПРЕДПОСЫЛОК К ЛЕТНЫМ ПРОИСШЕСТВИЯМ.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ СТЕПАН НИКОЛАЕВИЧ ВОЗГЛАВЛЯЕТ БРИГАДУ АВИАТЕХНИКОВ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ ТРАНЗИТНЫЕ САМОЛЕТЫ.

ЯВЛЯЯСЬ УДАРНИКОМ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА, ФЕНИЧЕВ ПРИНИМАЕТ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ ПРЕДПРИЯТИЯ. ОН ВОЗГЛАВЛЯЕТ КОМИССИЮ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

НА СНИМКЕ В. ВОРОБЬЕВА: С. Н. ФЕНИЧЕВ ЗА ПРЕДПОЛЕТНЫМ ОСМОТРОМ САМОЛЕТА АН-2.



КОГДА ПИШУТ О ЛЕТЧИКАХ, НА ЭПИТЕТЫ НЕ СКУПЯТСЯ. ПОДМЕЧАЮТ ЗОРКИЙ ГЛАЗ, КРЕПКИЕ РУКИ, УВЕРЕННО СЖИМАЮЩИЕ ШТУРВАЛ, ВОЛЕВОЙ ХАРАКТЕР.

НА ЧЕЛОВЕКА, ДАЛЕКОГО ОТ АВИАЦИИ, ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО С ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ ЛЕТНОЙ ПРОФЕССИИ ПРОИЗВОДИТ ИМЕННО ТАКОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ. ЭТО НЕ СЛУЧАЙНО, НЕДАРОМ В ПЕСНЕ ПОЕТСЯ, ЧТО НЕБО «ДОБРОЕ И ЗЛОЕ», А «МАШИНА ПЕРВАЯ ВСЕГДА ЧУТЬ НЕРВНАЯ».

Эти обстоятельства закаляют волю, и пилот сам не замечает, как не только в воздухе, но и на земле становится более собранным и решительным. Но это ли главное в характере летчика?

Николай Павлович Мельников спокоен и рассудителен и в общепринятом понятии на летчика вовсе не похож. Тот комок воли, без которого нельзя быть командиром корабля, остается невидимым для окружающих.

В аэроклуб Николай

Павлович пошел по комсомольской путевке. Военную авиационную школу пилотов закончил в 1941 году. Осенью сорок второго попал на Калининский фронт. Последний боевой вылет совершил 8 мая 1945 года. День Победы встречал гвардии лейтенантом в Праге.

аэропортом Кольцово, который стал для него вторым домом.

Прошло двадцать три года. Десять последних он летает командиром ИЛ-18. Одним из первых свердловских летчиков пересел он за штурвал этой машины. Одним из первых стал летчиком 1 класса. Первому из

Позвонил в отдел кадров:

— Мельников беспокоит. Скажите, как сын? Прощел? Будет летать?

— Будет. Николай Павлович. Зачислен курсантом. Разрешите поздравить вас еще с одним событием. Только что пришла телеграмма из Москвы — вам присвоено

шли в один день. Состоялась импровизированная передача эстафеты поколений. Мельников-младший тоже будет летать.

Было время, когда в Аэрофлоте давали специальные знаки за налет расстояния. Эта цифра выглядит сейчас у Николая Павловича более чем солидно — 5 миллионов километров. И еще 15 тысяч часов безаварийного налета.

За время летной работы Н. П. Мельников постоянно был наставником молодых. Многие его бывшие вторые пилоты сейчас не только возглавляют экипажи крылатых машин, но и руководят большими летными подразделениями.

Они-то первыми и поздравляли Николая Павловича с присвоением ему высокого звания.

...КОГДА ПИШУТ О ЛЮДЯХ, КОТОРЫЕ НЕ МЫСЛЯТ СЕБЯ БЕЗ НЕБА, КОГДА ПИШУТ О НАСТОЯЩИХ ЛЕТЧИКАХ, НА ЭПИТЕТЫ НЕ СКУПЯТСЯ. ИНАЧЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ НЕБО «ДОБРОЕ И ЗЛОЕ» ЛЮБИТ МУЖЕСТВЕННЫХ И СИЛЬНЫХ.

В. ГУРИН

## Командир корабля

(Рассказываем о заслуженном пилоте СССР Н. П. Мельникове)



звание заслуженного пилота СССР.

Так уж получилось, что оба эти события произо-

Лаконичные строки биографии. За ними — самый трудный период жизни его поколения.

Домой на Урал молодой летчик вернулся с тремя боевыми орденами на груди.

С тех пор Николай Павлович связал свою жизнь с Аэрофлотом и

уральских командиров кораблей ему присвоено высокое звание заслуженного пилота СССР.

...В этот день Николай Павлович волновался не меньше сына. Решался вопрос, быть или не быть Алексею Мельникову курсантом летного училища.

## За высокую эффективность производства

# СТИМУЛЫ РОСТА

(Окончание.)

Начало в № 29)

Наряду с определенными успехами имеют место и серьезные недостатки. Так, в Кировском предприятии в этом полугодии внедрено в производство всего семь мероприятий. К этому привело длительное отсутствие старшего инженера по научной организации труда.

Факт этот говорит о том, что командование не уделяет вопросам НОТ должного внимания, начальники служб не планируют внедрение очередных мероприятий.

Анализ выполнения планов по основным службам в предприятиях управления показывает неблагоприятную картину в автохозяйствах и электрослужбах. Например, никакого экономического эффекта не получено от внедрения НОТ в автохозяйствах 2-го Свердлов-

ского, Курганского и Магнитогорского предприятий и в электрослужбах Перми, Ижевска и Магнитки.

Начальникам названных служб предстоит доработать существующие планы в части повышения экономической эффективности внедренных мероприятий и широкого охвата всех направлений, данных рекомендациями Всесоюзного совещания по научной организации труда, а командозанию Кировского предприятия следует пересмотреть создавшееся положение дел и направить усилия работников на всемерное внедрение НОТ.

Напомним, что по сравнению с первым полугодием прошлого года экономическая эффективность от внедрения НОТ увеличилась по управлению чуть ли не вдвое.

Логично предположить,

что непосредственным исполнителям и активно действующим внедрению мероприятий выплачена соответствующая компенсация.

Однако это не так. Люди, занимающиеся разработкой и внедрением НОТ, в большинстве предприятий нашего управления, как правило, материально не поощряются.

Резонно спросить: почему в условиях новой системы хозяйствования, когда материальный стимул приобрел важное значение в решении многих производственных вопросов, руководители некоторых предприятий УрУ ГА для повышения уровня научной организации труда не пускают в ход материальную заинтересованность?

Есть мнение, что внедрением того или иного меро-

приятия обычно занимается большая группа людей, по причине чего степень участия и долю каждого подсчитать нелегко определить.

Что скрывается за этим «нелегко определить»? Пренебрежение пусть к незначительной сумме, но честно заработанной премии? Лень мысли? Или нежелание специалистов, в компетенцию которых входит детальная разработка системы материального поощрения?

В этом смысле хороший пример — четко разработанная система премирования рационализаторов и изобретателей, каждое новшество которых поощряется соответственно своей значимости.

Например, в Челябинском предприятии в качестве системы поощрения применяется только поощрение за участие в конкурсах-смотрках. В прошлом году работники творческих групп, активно участвующие во внедрении мероприятий планов НОТ, поощрены денежной премией в размере 520 рублей, работы по оборудованию лаборатории службы связи проведены как рацпредложения.

Но дело в том, что внедрение планов НОТ не рацработы, а заранее спланированное мероприятие, где

указан срок выполнения, ответственные исполнители, а экономический эффект заранее рассчитан, т. е. доказана целесообразность внедрения данного мероприятия. Поэтому и поощрение должно производиться непосредственно советом НОТ, а не оформляться через брыз.

Кстати сказать, разрабатывать особую систему поощрения не надо, поскольку речь идет о правильном применении существующего «Положения о премировании предприятий и организаций за создание и внедрение новой техники», которое игнорируется в большинстве предприятий нашего управления.

Заинтересованность людей, занятых разработкой и внедрением мероприятий НОТ, может стать одним из рычагов дальнейшего роста экономической эффективности научной организации труда.

При этом, конечно, не следует сбрасывать со счетов и такой движущий фактор, как основательно продуманные принципы морального поощрения.

Умелое сочетание этих ингредиентов и применение их оживит научную организацию труда, благотворно скажется на культуре производства и решении важнейших производственных задач.

А. ДЕЙЧМАН,  
старший инженер  
по НОТ.

## Вчера и сегодня

Четверть века назад автогараж Курганского объединенного предприятия не располагал теми возможностями, которые имеет в настоящее время. Подсобные помещения тогда помещались в землянке, где раньше жили солдаты. Землянка находилась против клуба аэропорта.

Гараж располагал следующим авиатранспортом: одним заправщиком ТЗ-5 на три тысячи литров, «Студебеккером», на котором возили дрова, и лошадей, по кличке Карько.

А что мы видим сегодня? С приобретением в скором времени 32 транспортных единиц гараж превратится в солидное автотранспортное хозяйство.

За семь месяцев коллектив автогаража не имел случаев задержек или срывов рейсов.

Сейчас в службе идет горячая пора подготовки к осенне-зимней навига-

ции. Несмотря на хронический недостаток кадров, коллектив гаража готовится к навигации своевременно.

Н. КАЗАНЦЕВ,  
начальник автогаража  
Курганского  
предприятия.

В Москве, в Министерстве гражданской авиации, как мы уже сообщали, создана Юбилейная книга трудовой славы. В нее занесена и большая группа уральцев. Среди них командир корабля ИЛ-18 из Кольцово А. В. Чепурко, штурман корабля ИЛ-18 Г. С. Чудинов (тоже из Свердловска), командир самолета АН-24 В. П. Шульгин из Кировского предприятия, командир самолета АН-2 из Ижевска В. И. Самсонов, второй пилот вертолета МИ-8 Уктусского подразделения В. Е. Закорюкин. Среди отмеченных и бортпроводник-инструктор В. С. Векова (Свердловск), пилот самолета ЯК-12 Курганского предприятия В. В. Прохоренко, радиотехник АТБ Свердловского предприятия Л. Н. Любимов, билетный кассир Центрального агентства воздушных сообщений М. Г. Скитина и другие, всего 19 человек.



## САМОЛЕТЫ НАД ПОЛЯМИ

Подразделение авиации спецприменения Курганского объединенного предприятия оказывает большую практическую помощь колхозам, совхозам и лесным хозяйствам области.

Своевременно сообщают обнаруженные очаги пожаров пилоты, обслуживающие рейсовые вылеты.

Большую помощь воздушным пожарным оказывает метеостанция аэропорта по составлению обзоров горимости лесных массивов в области, что позволяет правильно планировать работу с учетом выведенных классов горимости.

В следующем году и самолеты АН-2 будут оборудованы специальной радиоаппаратурой, что намного повысит эффективность лесопатрулирования.



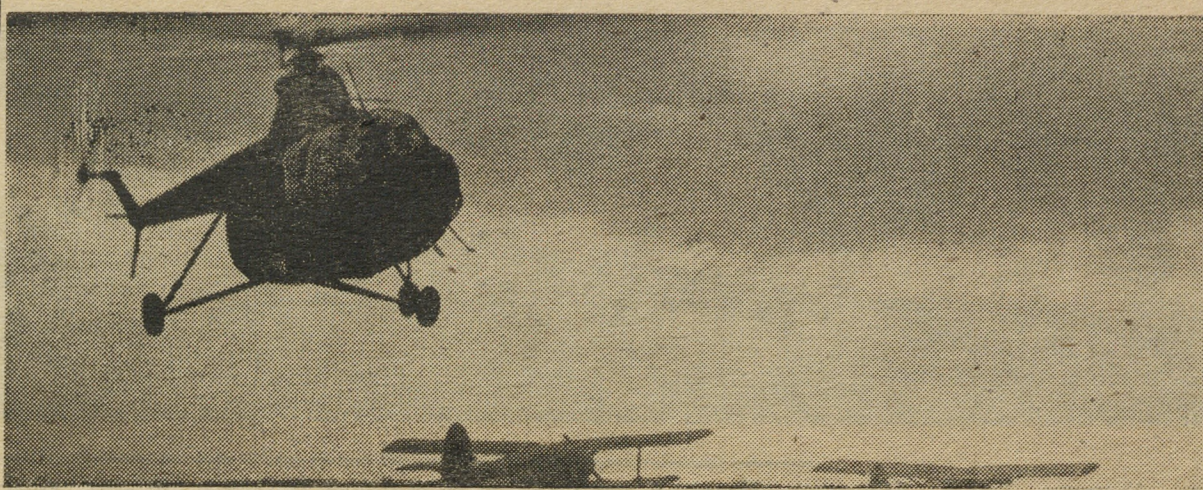
Заметных успехов добились в этом году авиаторы спецприменения Кургана и на химработках. В прошлом году было обработано 324,5 тысячи гектаров и выполнено 8457 приведенных часов.

За семь месяцев этого года выполнено 7207 приведенных часов при плане 6280 и обработано 309,5 тысячи гектаров.

На протяжении ряда лет с хорошей стороны показывают себя И. Ф. Смирнов, Н. М. Филиппов, В. Г. Орлов, а на патрулировании лесов и обслуживании санавиации — пилоты ЯК-12 В. В. Прохоренко и И. А. Кудрявцев.

Курганских авиаторов хорошо знают и тепло отзываются о них на Украине и в Оренбуржье, на далеком Севере и в Узбекистане.

И. СЕМЕНОВ.



В наши дни есть такой транспорт, которому доступны самые труднопроходимые места нашей области. Это вертолеты.

Но и здесь, в этих местах, вертолетчики второго Свердловского объединенного предприятия встречаются со своими сослуживцами — экипажами нестарейших «Аннушек».

## Профсоюзная жизнь

# На страже безопасности полетов

**ВII ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ В КОНЦЕ ИЮЛЯ 1970 ГОДА ПРИНЯЛ ПОСТАНОВЛЕНИЕ «О ЗАДАЧАХ ПРОФСОЮЗНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ АВИАРАБОТНИКОВ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ УЛУЧШЕНИЮ ОРГАНИЗАТОРСКОЙ И ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ, НАПРАВЛЕННОЙ НА УКРЕПЛЕНИЕ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ».**

В нем отмечается, что огромное воспитательное значение имело развернувшееся по всей стране социалистическое соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, которое получило широкую поддержку в коллективах авиарботников. Сейчас соревнованием охвачено около 90 процентов авиарботников.

Большой подъем творческой активности вызвало Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима

экономики в народном хозяйстве».

Вместе с тем в деятельности профсоюзных организаций по укреплению трудовой дисциплины и обеспечению безопасности полетов имеются серьезные недостатки, которые в значительной мере объясняются слабостью организаторской и воспитательной работы.

В постановлении говорится, что в ряде подразделений и предприятий состояние дисциплины из года в год ухудшается, и количество дисциплинарных проступков растет. Низкий уровень дисциплины имеет прямое отношение к неблагоприятному состоянию дел с безопасностью полетов в гражданской авиации.

Индивидуальная воспитательная работа с экипажами транспортных подразделений, с летно-техническим составом авиации спецприменения на оперативных точках, с работниками ночных смен зачастую

проводится неудовлетворительно. Не изжиты до сих пор случаи появления отдельных лиц на работе в нетрезвом состоянии, однако вокруг пьяниц не создается обстановка всеобщего осуждения и нетерпимого к ним отношения.

Наличие серьезных недостатков в организаторской и воспитательной работе по укреплению трудовой дисциплины и обеспечению безопасности полетов показывает, что многие объединенные комитеты профсоюза слабо направляют деятельность местных, цеховых, участковых комитетов, профгрупп и актива.

Пленум Центрального комитета профсоюза постановляет:

Обязать республиканские, территориальные, объединенные, местные, заводские и построечные комитеты профсоюза совместно с хозяйственными руководителями принять конкретные меры по улучшению организаторской и воспитательной ра-

боты, направленной на укрепление трудовой дисциплины и обеспечение безопасности полетов;

считать важнейшей задачей профсоюзных организаций усиление работы по мобилизации летного, инженерно-технического состава, рабочих и служащих на достойную встречу XXIV съезда КПСС, на досрочное выполнение производственных планов и социалистических обязательств, на дальнейший рост производительности труда, изыскание и приведение в действие всех резервов производства.

Комитетам профсоюза необходимо улучшить организаторскую работу по руководству социалистическим соревнованием и движением за коммуни-

стический труд, всемерно развивать соревнование по профессиям, обеспечить широкую гласность его результатов, полнее использовать соревнование как средство борьбы за укрепление сознательной дисциплины труда.

Необходимо принять самые решительные меры против примиренческого отношения к нарушителям дисциплины, полнее использовать средства общественного воздействия, такие как товарищеские суды, стенную и многотиражную печать; добиваться, чтобы вокруг прогульщиков, бракоделов, пьяниц и других нарушителей дисциплины и порядка создавалось непримиримое общественное мнение.

## Интересно, с выдумкой

Недавно наша газета проводила смотр-конкурс на лучшую стенгазету службы, подразделения и предприятия УрУ ГА, который выявил основной недостаток «малой прессы» — ее нерегулярность.

Хорошим исключением может служить стенгазета «В полет», которую издает летное подразделение Курганского объединенного предприятия (редактор командир самолета АН-2 А. П. Менишков).

Газета выходит ежемесячно, тематика материалов разнообразна, интересна и поучительна. Кроме того, редколлегия находит время, чтобы каждую десятидневку выпускать сатирическое приложение «Умора».

На рисунки, помещенные в приложениях, надо дать остроумные ответы. Победитель, набравший большее число баллов, награждается ценным призом.

И. ИВАНОВ.

## Гр. Варшавский

# Летать рожденные

Ивану Алексеевичу Горскому и сыну его Николаю — пилотам Уральского управления гражданской авиации.

Есть что-то в нас от зависти к отцам упорству их, соленым их словцам, к нежданно появившимся сединам, к наградам их, принесенным с войны — я верю, чем-то важным и единым отцы с сынами прочно скреплены.

Ох и легкая машина «АН-2»! Так судьба сама решила и — права: на отцовскую дорогу путь сынку,

мать, оставь свою тревогу и тоску. Ты успеха при начале пожелай, держит руки на штурвале Николай, держит руки на штурвале твой сынок, без полета он едва ли жить бы мог. Был полет мечтой безусого юнца; самолет — его наследство от отца. Ты грустила об Иване: «Где родной?» Он летал тогда в Тамани, над войной, над окопами чужими, надо мглой, там, где вороны кружили над золой, над горячим крымским пеклом без садов, над пылящим

серым пеплом городов. Расплывалась на просторе синева, а над морем, как над горем, плыл «ПО-2», шел над Крымом, обожженным, к облакам, нес, спасенье окруженным морякам. Были трудные полеты горячи, попадал он в переплеты у Керчи. А какие выдавал он виражи, проходя через чужие рубежи, через тучи, где теряются орлы, прорываясь в партизанские тылы!

\*\*\*

Что ж, Иван твой так и сделал, как хотел,

от Тамани до Берлина долетел и вернулся в сорок пятом, молодой с боевой наградой — Красною Звездой. А потом... потом ты вновь его ждала, как орлица из полета ждет орла, а Ивану снова выпало летать, в мирном небе это счастье испытать.

\*\*\*

Пролетает над землей красавец «ИЛ», от Кольцова путь держит на Магадан, и к Кавказу приближается Тагил, и от Крыма, как рукой подать, Курган. Хоть стремительно бегут часы пути, скажем прямо, что в поле время есть ну, не лекцию ничемную вести, не доклад об авиации прочесть, а хотя бы полчаса урвать в пути, чтоб хоть беголо

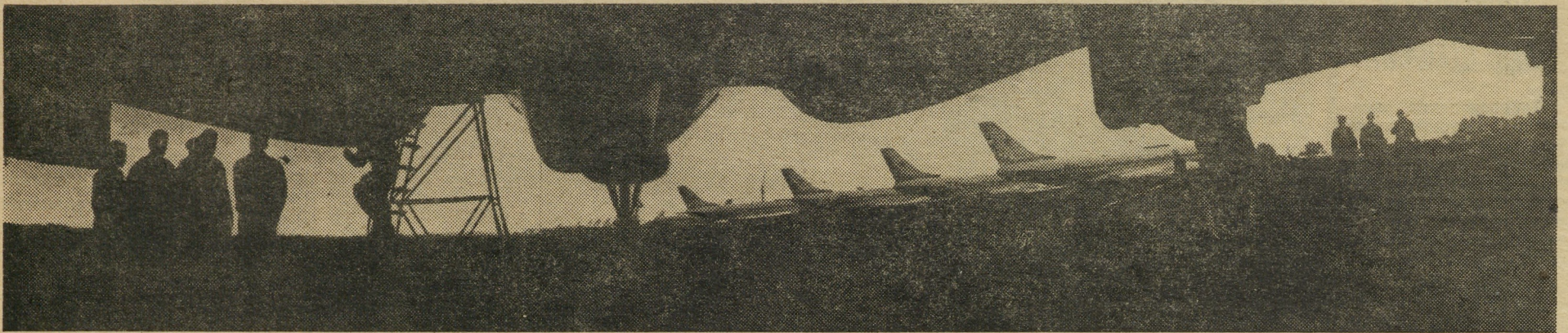


рассказать о тех пяти, кто в кабине за закрытыми дверьми выполняет рейс на Адлер, из Перми, из Тюмени и Магнитки — на Кавказ.

\*\*\*

А где-то внизу, на другом эшелоне в неспешном полете проходит «АН-2», которому в каждом селе и районе

бетонною служит трава-мурава, который летит на не брег черноморский, а плавно плывет над исетской водой, и в нем повторившийся смолоду Горский, как Горский-отец, но совсем молодой, такой, как когда-то в тревожной Тамани ходил, прорываясь ночами из мглы, в пронзенном зенитками зябком тумане в тылы партизанские — в наши тылы!



**РАПОРТЫ** сыплются один за другим. Судя по ним, кассиры в аэропорту Кольцово наделены весьма неуживчивым характером. Ругаются с пассажирами,

Хананова, Аривенко, Полюшкова. Все трое не ахти как лестно отзываются о работе кассиров. В этот же день на стол лег рапорт о нарушении правил продажи билетов.

Н. Пунинская. Правда, и та устраивала себе в течение каждого часа перерывы. Отлучки ее были не столь заметны, с разбивкой, а в общей сложно-

ряд «нет», если дело коснется улучшения условий труда кассиров. Одна отговорка: «Не наши работники, ими должно заниматься ЦАВС». Два года добивались, чтобы в их

сказывал друзьям: «Сейчас прохожу мимо почты. А там написано: «Закрыто на ремонт». Закрыто и все. Ну что стоило написать три слова, руки отсохли что ли? Закрыто на ремонт, но ближайшее отделение находится здесь за углом...» Написали равнодушно и наплевать им на человека, который, может быть, письмо матери заказное нес. А тут — «закрыто на ремонт!» Как говорится, мордой об дверь...» Нечто подобное испытывает и пассажир.

Двойственное положение кассиров приносит больше вреда. Они оторваны от коллектива, не живут его делами, интересами, не бывают на разборах. Давно назрел вопрос о целесообразности передать работников касс аэропорта Кольцово в штат предприятия. В некоторых аэропортах это уже сделано. «За» — высказываются руководители агентства, службы перевозок, сами кассиры. Речь об этом идет почти год, последнее слово остается за управлением, и оно не спешит. Пока суд да дело, страдают и работа, и пассажиры.

**В. ИСАЕВ,**  
член штаба «НП»,  
**Н. МАСЛОВА,**  
(наш корр.).

**СПОРТ**

**Грамоты судьям**

14 — 16 августа в Свердловске проходило первенство Российской Федерации по стендовой стрельбе. На круглом стенде чемпионом стал Ю. Цуранов, второе место занял А. Еселевич, третье — Р. Полянский (все из Свердловска).

Команда Свердловской области в зачете двух упражнений заняла общее первое место и завоевала звание чемпиона республики.

Соревнования прошли организованно. За хорошее судейство награждены грамотами Всесоюзного спортивного общества работников Свердловского авиапредприятия Г. И. Кучугурный и работник Уральского управления Г. К. Сапожников.

**Рабочерковский РЕЙД**

**Пока суд да дело...**

ссорятся с работниками службы перевозок.

17 июля в адрес начальника ЦАВС С. А. Мартынова было отослано письмо. «Направляем Вам копию жалобы, — говорится в нем, — записанной в «Книге замечаний и предложений» пассажиром Путинцевым».

24 июля — новый рапорт, докладные дежурной по комплектровке О. Н. Баталовой и дежурного помощника начальника аэровокзала Н. Ф. Скуратовой.

5 августа — отправлены жалобы пассажиров

14 августа из службы перевозок послана докладная, которая заканчивается в категоричной форме: «Факты проверить и прекратить подобные безобразия». Вероятно, «перевозчиков» допекло, продажа лишних билетов на ташкентский рейс явилась последней каплей.

— Вы представляете, — спросили нас в службе перевозок, — что значит остаться на земле, когда у вас все права улететь сегодня?

Мы провели в аэровокзале пять часов и смогли убедиться, что рабочее место кассира чаще всего бывает пустым. Более часа, помимо перерыва на обед, отсутствовала Н. Иванникова. Свое отсутствие она объяснила оформлением билетов группе школьников на Сургут. Причина «уважительная», если учесть, что тем же самым от первого до последнего билета занималась кассир

сти в час набегало время по двадцать пять минут. Многие рейсы задерживались, очередь у касс рассыпалась и тут же возникала снова. Пассажиры были терпеливыми, спешить в общем-то некуда, никто не требовал сиюминутного оформления билетов. И все же работа кассиров оставляла желать лучшего.

Нельзя не сказать, что недоразумения, взаимное недоверие возникают от двойственного положения, которое занимают кассиры. Числятся они в штате ЦАВС, во время работы в оперативном отношении подчинены начальнику смены службы перевозок. Каждый извлекает из этого максимальную выгоду. При случае кассиры кивают на свое непосредственное начальство, которое в Кольцово бывает наездом и проконтролировать работу подопечных не может.

Руководители аэропорта моментально гово-

комнате сделали маломальский ремонт, но до конца его так не довели. Прямо над кассами установлен динамик, к постоянному шуму аэровокзала примешиваются дикторские объявления, заглушающие голоса пассажиров. Кассиру приходится переспрашивать, нередко вести разговор на повышенных тонах, иначе его не услышит пассажир. Надо решить раз и навсегда, чтобы дежурный по комплектровке в аэропорту сосредоточивал у себя все места на самолетах, а не делил их между кассами. В результате пассажира гоняют из одной кассы в другую.

Следовало бы установить часы перерывов, сделать таблички. Пассажир должен знать, на какое время закрыта касса. Ничто так не возмущает его, как равнодушная отписка, неопределенность ожидания. Вспоминается, как однажды Владимир Маяковский, негодуя, рас-



«Последний летний этюд». Снимок С. Савина.

**Реален ли план?**

В редакцию «Авиатор Урала» пришло письмо, автор которого диспетчер службы движения Магнитогорского аэропорта Ю. Г. Татаринев.

«Меня интересует, — пишет он, — как идут дела с выполнением годового плана предприятиями управления. Если брать Магнитогорск, то мы вряд ли справимся с заданием.

Прошу разъяснить такой вопрос: только ли работники службы движения и перевозок получают премиальные при условии выполнения плана предприятием, а может быть у остальных берется за основу другой показатель? Диспетчеры службы движения отвечают за безопасность и регулярность движения самолетов. Стоит ли им ставить в вину, что они не интересуются загрузкой рейсов, ведь они



к ней не имеют никакого отношения».

На письмо Татаринев мы попросили ответить старшего инженера-экономиста управления Л. Д. Большакову.

Авиароботники Магнитогорска не смогли выполнить план пассажирооборота, отставание составило 1,5 миллиона пассажиро-километров. В чем причина? Прежде всего повлиял низкий процент занятости кресел самолетов, вылетающих из аэропорта. Он на пять процентов ниже среднего по управлению и прошлогоднего. При сохранении того уровня загрузки, ка-

кой была она в 1969 году, предприятие с лихвой перекрыло бы план. С низкой загрузкой выполняются рейсы на самолетах АН-24 на Ташкент, Минеральные Воды, Оренбург, на самолетах ИЛ-18 на Свердловск, Душанбе, Ашхабад, Сочи, Якутск.

Неверно мнение, что беспокоиться о загрузке должны только работники служб перевозок. Новая система планирования предполагает, что конечным результатом, то есть планом, должны быть заинтересованы все члены коллектива.

И последнее. Работники всех служб премируются за выполнение показателей, установленных по данному участку при наличии источника премирования. А его создает выполнение коллективом производственного плана.



**У Черного моря**

Прошла летняя пора ребят. Скоро в школу. У детворы будет много впечатлений...

Профсоюзному комитету Уктуса пришлось немало потрудиться для организации отдыха детей сотрудиц подразделений. Решено было направить их к Черному морю.

В город Геленджик выехали 22 школьника. Ясное солнце, ласковое море встретили детвору.

Ребята познакомились с историческими местами города, ходили в турпоход на перевал. Затем было совершенно второе путешествие в горы.

Школьники участвовали в спартакиаде среди спортивных оздоровительных лагерей по настольному теннису, стрельбе, баскетболу. Наших команд было семь. Ребята Уктуса заняли третье место, получили грамоту оргкомитета, десять туристов выполнили норму и получили значок туриста СССР. За 22 дня дети авиаторов хорошо отдохнули, приехали загоревшие.

**Ю. ШМАКОВ,**  
инструктор физкультуры.



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

За редактора В. С. ГУРИН.

НС 10515. Заказ № 4696.

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