

**НАВСТРЕЧУ
XXIV СЪЕЗДУ
КПСС**

ОРУЖИЕМ СЛОВА

Завершается год 1970-й. Советские люди, оглядываясь на минувшее, итожат трудовые дела, рапортуя о досрочном выполнении пятилетки.

1970 год знаменателен тем, что все прогрессивное человечество отметило 100-летие со дня рождения В. И. Ленина. Трудовой вахте уральских авиаторов посвящены многие выступления нашей газеты. Активные помощники редакции — рабкоры «Авиатора Урала» часто выступали в минувшем году на его страницах — авиатехник **Л. БЕЛОБОРОДОВ** с Уктуса, его коллега второй пилот АН-2 **В. МЕЗЕНЦЕВ**. Большой деловитостью, глубиной отличаются статьи работника службы движения, ветерана Кольцовского аэропорта **В. М. МАРТЮШЕВА** и работника АТБ Челябинского авиапредприятия **Б. П. БЕЛОДУБРОВСКОГО**.

Инженер из Кургана **П. ЦЫБЕНКО** — автор нескольких проблемных статей о комсомольской жизни. А работник службы связи **Владимир Воробьев** часто присылает фотоснимки о трудовых буднях зауральских авиаторов.

Н. МЕДВЕДЕВ из Челябинска и **О. НОВИКОВ** из Ижевска не раз выступали на страницах газеты со своими стихами. Второй пилот АН-2 из Кургана **И. СЕМЕНОВ** пишет рассказы, и два из них опубликованы в «Авиаторе Урала».

Список рабкоров можно бы продолжить, они активные помощники газеты. На днях друзья «Авиатора Урала» соберутся в Свердловске на семинар-совещание. «XXIV съезду КПСС — достойную встречу» — под таким девизом будет проходить слет рабочих корреспондентов. Они обменяются опытом работы, обсудят задачи, стоящие перед рабкорами накануне съезда.

**Авиатор
УРАЛА**

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ЯК-40 НА ТРАССАХ ЗАУРАЛЬЯ

Еще один город в нашем управлении стал принимать самолеты ЯК-40. Раньше экипажи этого лайнера обживали трассы южного и западного направления, теперь воздушная дорога пролегла для них в Зауралье. Вместе с самолетами АН-24 он связал два областных центра — Свердловск и Курган.

15 декабря маршрут ЯК-40 изменился. Из Курганского аэропорта он взял курс не в свой город, а в Че-

лябинск. На борту самолета — первые пассажиры. Так обычно бывает, когда бытие связано с чем-то новым. ЯК-40 отправился в первый полет по этому маршруту. В расписании до-бавилась строчка: рейс Щ-285 Курган — Челябинск выполняет-ся ежедневно на самолетах ЯК-40.

Есть годовой!

Коллектив второго Свердловского областного авиапредприятия досрочно, к 1 декабря, выполнил производственный план 1970 года по основным

показателям: тарифному пассажирообороту на 106 процентов, участковому пассажирообороту — на 101,9, выручке — 103,8, и приведенным часам — на 104,2

Трудовой подъем не спадает в эти предпраздничные дни. Авиаторы соревнуются за досрочное выполнение повышенных социалистических обязательств, взятых к XXIV съезду КПСС.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

Летчики задают тон

Повышенные социалистические обязательства по достижению встречи XXIV съезда КПСС приняли ижевские авиаторы. Они обязались бороться за звание коллектива коммунистического труда, значительно увеличить пассажирооборот, выполнить 70 мероприятий по науч-

ной организации труда и за счет их внедрения сэкономить 25 тысяч рублей, повысить квалификацию техников и связистов, не иметь жалоб пассажиров.

При подведении итогов первого этапа соревнования первое место и переходящее Красное знамя завоевал коллектив аэро-

порта. Сейчас, в канун Нового года, подведены итоги соревнования второго этапа. Первое место присуждено летному коллективу, который успешно выполнил производственный план месяца и повысил социальные обязательства. Второе место занял коллектив аэропорта.

УКТУСЦЫ НА ЛЭП-500

Успешно трудится экипаж В. Г. Лотохина в строительстве от ветвлений от линии ЛЭП-500 экипаж уктусских вертолетчиков, который возглавляет Д. В. Молчан. Благодарность от строите-

экипаж В. Г. Лотохина, который работал там раньше.

Сейчас основная линия ЛЭП-500 поставлена под нагрузку. В этом большая заслуга уктусских вертолетчиков.

Два подарка пассажирам

Признаться, получать подарки всегда приятно. Особенно такие, которые готовят пассажирам авиарботники Челябинска. В центре города началось строительство многоэтажного здания, в котором будет размещено городское агентство, оборудованное по последнему слову техники. Оно будет самым большим и комфортабельным на Урале, площадь его будет равна 1500 кв. метров.

Кроме того, строители приступили к работам по возведению пассажирского павильона в аэропорту.

За высокую эффективность производства

Бригадиры и мастера цехов и участков ремпредприятия еженедельно отчитываются за выполнение плана, в эти отчеты введен раздел об использовании резервов. Регулярно проводятся месячники по экономии металла в общезаводском масштабе. Кроме того, у каждого работника есть индивидуальные обязательства, в которых существует пункт, касающийся экономии и бережливости.

Контроль за выполнением обязательств по использованию резервов производства возложен на дозорных предприятия.

Группа народного контроля, которую возглавляет мастер четвертого цеха **М. Е. Шавриков**, проводит совместно с «Комсомольским прожектором» рейды по экономии и бережливости, заседания, на которых слушаются отчеты о ходе

смотра по улучшению использования резервов. В ходе смотра поступило много ценных предложений, годовой экономический эффект от внедрения составит 530,8 тысячи рублей. Кстати, большинство пред-

ботников, занятых научной организацией труда, появились и новые формы работы — творческие комплексные бригады. Цель их — облегчить тяжелый физический труд дефектовщиц и, в конечном счете, повысить производительность труда.

над разработкой метода определения трещин на болтах крепления цилиндров двигателей.

Тема этой группы, впрочем, как и трех других, продиктована насущной необходимостью производства. В процессе эксплуатации двигателей с увеличением общей наработки случаются нарушения болтов крепления цилиндров. Группа обратилась в институт физики металлов за консультацией. Однако выявление трещин в процессе ремонта двигателей методом магнитного порошка в связи со сложностью резьбового профиля оказалось малоэффективным, а визуальный осмотр резьбовой части болта с помощью луп также не принес желаемого результата, так как не обеспечивает выявления микротрещин во впадинах резьбы. Вихревой метод определения был отвергнут группой как непродуцибельный.

Сейчас творческая комплексная бригада **В. Н. Арефьева** совместно с лабораторией института физики металлов продолжает поиск метода проверки болтов крепления цилиндров. Успешное решение этой задачи даст возможность предупредить досрочные съемки двигателей из-за обрыва болтов крепления цилиндров, что принесет предприятию немалый экономический эффект и обеспечит надежность полетов.

И. ПЕТРОВ.

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

Проектированием установок для снятия нагарообразований с клапанов двигателей занимается творческая комплексная бригада **В. Ф. Пестова**, группа главного технолога **И. М. Глазмана** — очисткой деталей авиационных двигателей от нагара с применением креозольных жидкостей.

Творческая бригада, которую возглавляет **Г. В. Булдаков**, работает над автоматизацией очистки авиационных свечей от нагарообразований.

Инженер авиапредприятия **В. Н. Арефьев** работает в настоящий момент со своими коллегами — инженером отдела главного технолога **Л. П. Кропаневой** и мастером участка дефектации **В. Д. Кривоноговым**

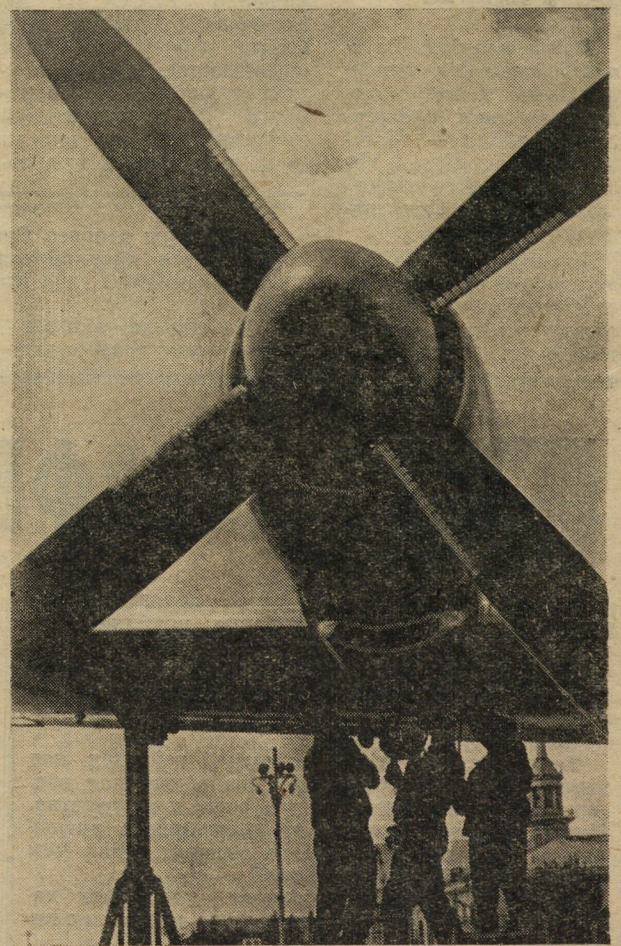
Спасибо ветерану

Недавно мы проводили на пенсию **Ольгу Николаевну Орлицкую** — старейшего члена нашего коллектива, отзывчивую, чуткую женщину.

Ольга Николаевна работала старшим кассиром агентства и, как более опытный специалист, многим из нас помогала освоить эту профессию, познать все тонкости работы.

Вспоминая сейчас первые дни своей работы, не могу не оценить ее чуткости, простоты, дружеского участия, с которыми она отнеслась ко мне тогда. Я думаю, это могли бы сказать все, для кого **Ольга Николаевна** была первым учителем. От их имени хочу выразить через газету большую благодарность ветерану.

Ада ЦЫПУЛИНА,
инженер-экономист ЦАВС.



Самолет возвратился из рейса. В короткие часы стоянки авиатехники проверяют его системы, опробуют бортовую аппаратуру, устранят неполадки, и снова готов в дорогу крылатый лайнер.



Ленинград—Свердловск

У друзей по соревнованию

Коллектив Северного управления на три с половиной месяца раньше срока завершил пятилетний план по основным показателям. По тарифному пассажирообороту выполнено 18,6 млрд. пассажиро-километров. Налет приведенных часов на всех видах применения авиации в народном хозяйстве составил 724,8 тысячи. Выполнен план по выручке — 455,2 миллиона рублей.

За пятилетку было предусмотрено отправить 17370 тысяч пассажиров. До конца года управление отправит сверх пятилетнего плана 500 тысяч пассажиров.

Хуже обстоит дело с выполнением грузовых отправок. Отставание можно будет преодолеть лишь в том случае, если в четвертом квартале будет от-

правлено грузов в полтора раза больше, чем предусмотрено планом.

За пятилетку объем работ возрос почти в два раза. Ленинград теперь имеет прямую связь с Петрозаводском - Камчатским, Тюменью, Магнитогорском, Ульяновском и другими городами Советского Союза. Архангельск и Мурманск получили прямую связь на юг — в Адлер, Симферополь, Одессу, Киев. Почти

на всех направлениях увеличилась нагрузка, особенно в южном направлении.

Впереди — новые задачи. В проекте плана на 1971 — 1975 годы намечен рост объема перевозок в 1,6 раза против ожидаемого выполнения плана в текущем году.

В. ГОЛОВАНОВА, начальник отдела Северного управления.

ИЛ-14 летит в Брно

Из Ленинграда в чехословацкий город Брно совершил специальный рейс самолет ИЛ-14. Вел его экипаж, где командиром был летчик первого класса В. М. Басов.

Самолет доставил на международную ярмарку, которая проходила в этом городе, макет нового комплекса «Ленаэропроект».

Я. БОРИСОВ.

ЦИФРЫ РАСКАЗЫВАЮТ

ТРУДОВАЯ

ПЕРЕКЛИЧКА

НЕ ПЕРВЫЙ ГОД СОРЕВНУЮТСЯ АВИАТОРЫ УРАЛЬСКОГО И СЕВЕРНОГО УПРАВЛЕНИЙ. СТАЛО ХОРОШЕЙ ТРАДИЦИЕЙ РЕГУЛЯРНО ПОВТОРЯТЬ ОБМЕН ИТОГАМИ ОПЫТОМ. ВОТ ПРЕВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДОВОЙ ПЕРЕКЛИЧКИ ТРУДЯКИХ НЕБА УРАЛА И СЕВЕРНОГО УПРАВЛЕНИЯ (ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ ЭТОГО ГОДА).

Производительность труда	97,0	97,2
Прибыль	98,8	91,7
Выручка	101,1	98,7
Авиационные работы в сельском хозяйстве	98,8	103,6
Налет приведенных часов на других видах авиации	112,1	112,4

КАК ВИДНО, ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ДЕВЯТИ МЕСЯЦЕВ УРАЛЬСКИЕ ПОКАЗАТЕЛЯМ ПОКАЖЕТСЯ ВПЕРЕДИ ПО ГОДОВЫМ РЕЗУЛЬТАТАМ, СТАНЕТ ИЗВЕСТНО В КОНЦЕ ГОДА.

Крепите дисциплину

Период осенне-зимней навигации — трудное время для пилотов и техников гражданской авиации. Но там, где добросовестно готовились к зиме, нет неполадок и простоев. Вертолеты и самолеты с грузами для новостроек и почтой уходят всегда вовремя.

Техники АТБ вертолетного участка второго Свердловского объединенного предприятия встали на трудовую вахту в честь предстоящего съезда КПСС.

Некоторые коммунисты, — сказал он, — присутствуя на собраниях, не принимают активного участия в обсуждении выдвигаемых вопросов. — Далее тов. Зорин остановился на отдельных недостатках в системе партийной учебы.

В прениях выступили дежурный штурман В. Б. Левин, диспетчер службы движения А. И. Юдин, инженер РЭСОС Л. Ф. Тимофеев, которые проверяли работу партийных организаций, летного подразделения АТБ, аэропорта и других служб предприятия. Они внесли ряд конкретных предложений.

С целью вовлечения в работу партийных собраний рядовых коммунистов секретарям бюро и партгруппам вменено в

Собрание обязало коммунистов, работающих в общественных организациях, периодически участвовать на заседаниях партбюро и собраниях партгрупп.

Ю. ЕРЕМИН, секретарь партийной организации Курганского авиапредприятия.

С целью вовлечения в работу партийных собраний рядовых коммунистов секретарям бюро и партгруппам вменено в

Авиаторы второго Свердловского объединенного предприятия производственный план 1970 года выполнили к 1 декабря.

На снимке: экипаж Утусского подразделения в аэропорту Туринск.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Собрание обязало коммунистов, работающих в общественных организациях, периодически участвовать на заседаниях партбюро и собраниях партгрупп.

Ю. ЕРЕМИН, секретарь партийной организации Курганского авиапредприятия.

С целью вовлечения в работу партийных собраний рядовых коммунистов секретарям бюро и партгруппам вменено в

Авиаторы второго Свердловского объединенного предприятия производственный план 1970 года выполнили к 1 декабря.

На снимке: экипаж Утусского подразделения в аэропорту Туринск.

ПОСЛЕДНИЕ МЕТРЫ

В разгаре строительные работы на сооружении нового Ленинградского аэровокзала. На всех объектах готовятся к долгой зиме: утепляются помещения, приводятся в порядок территория строительной площадки.

Подвезены трубы для последнего участка теплопровода, по которой пойдет тепло для сооружений нового аэровокзального комплекса. Строители приступили к укладке труб на этой многокилометровой трассе.



На снимке: экипаж Утусского подразделения в аэропорту Туринск.

НОВОГОДНИЕ РЕЙСЫ

В предпраздничные и праздничные дни дополнительные рейсы связали Свердловск с другими городами — Москвой, Ленинградом, Челябинском, Магнитогорском, Уфой, Симферополем.

Большое удобство для пассажиров представляет еще одна новинка в обслуживании — открытый билет.

Авиаторы второго Свердловского объединенного предприятия производственный план 1970 года выполнили к 1 декабря.

На снимке: экипаж Утусского подразделения в аэропорту Туринск.

ЭСТАФЕТУ ПРИНИМАЕТ ГОД 1971

План будущего года рождается задолго до его выполнения. Нариски, прогнозы, приблизительные выкладки постепенно обрастают живой плотностью и последовательностью, когда он утверждается и в нем нельзя изменить ни одной основной цифры.

Теперь проект стал программой действия, над которой будет работать коллектив, которая вберет в себя коллективный ум, опыт и творчество. Новое плановое задание по сравнению с предыдущим годом всегда новая высота. Над чем предстоит работать уральцам?

Участковый пассажирооборот утвержден нашему управлению 5160 миллионов пассажиро-километров.

На 17,4 процента больше, чем в нынешнем году, дан план по выручке, она составит 104500 тысяч рублей.

Значительно увеличится такой показатель, как налет приведенных часов, он равен 164 тысячам. Возрастает помощь авиации труженикам села. В колхозах и совхозах экипажи самолетов АН-2 должны обработать 2150 тысяч гектаров сельскохозяйственных земель.

Основные показатели — это то звено, на котором держится производственная деятельность предприятия. От них мы начинаем танцевать, продумывая методы и средства, обеспечивающие выполнение плана. Рассчитываем объемы работ авиации спецприменения и транспортной, производительности труда.

Государственное задание 1971 года трудное и сложное. Главная ставка делается на улучшение использования собственного парка самолетов. За счет повышения производительности полетов и коммерческой загрузки планируется выполнить более одной трети объема работ. Львиная доля его ложится на увеличение налета часов на одну списочную машину, то есть воздуш-

ный корабль должен оправдать свое назначение, больше находиться в воздухе, чем на земле. По всем типам самолетов налет часов повышается на пять процентов. И только незначительная часть плана будет подкреплена новой техникой. Наш самолетомоторный парк пополнится самолетами АН-24, ЯК-40, вертолетами МИ-8 и МИ-2.

Нельзя сбрасывать со счетов повышение коммерческой загрузки транзитных самолетов. Это возможно при условии хорошей системы бронирования и оперативного регулирования количества мест.

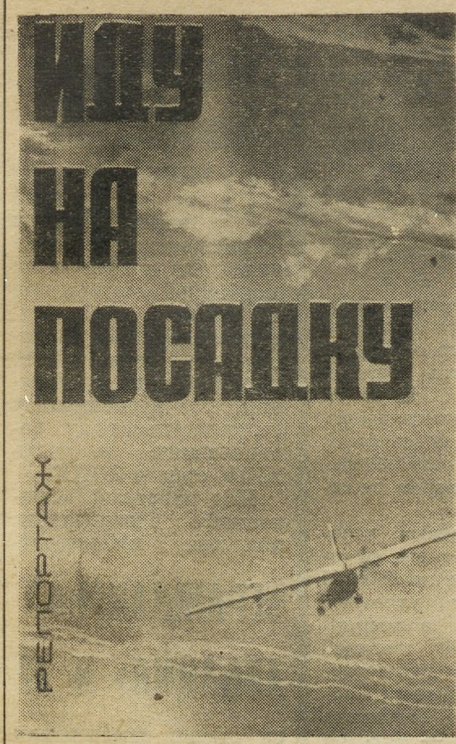
Чтобы получить цифру, которая запланирована по выручке, нашему управлению предстоит отправить 3800 тысяч первоначальных пассажиров, почты — 9200 и 72000 тонн груза.

Работы предстоит много. Нужно задаться целью — большую часть производственной программы выполнить в первом полугодии. А это значит ни одного дня работы с прохладцей, утешая себя мыслью, что времени достаточно и упущенное можно наверстать завтра. Мы на своем опыте убедились, как это трудно сделать.

Одним из средств, обеспечивающих выполнение плана, является укрепление связи с Востоком, Белорусией, Прибалтикой, Средней Азией.

Перед необходимостью развивать воздушные линии в этом направлении мы были поставлены нынешним летом.

Очень важно правильно составить расписание. Уже сейчас нужно решить о введении рейсов по маршруту Хабаровск — Горный через Челябинск, Челябинск — Минск, Свердловск — Минск на самолетах ИЛ-18, рассмотреть выполнение полетов из Кирова в Москву на АН-24, а не на лайнерах ИЛ-18.



НА ПОСАДКУ

ИЗ ЗАЛА ожидания Кольцовского «аэроаэродрома» хорошо видно летное поле, и скучающие пассажиры могли видеть недавно не совсем обычный явление — стремительный ИЛ-18 выпускал шасси, катился по расширенной взлетно-посадочной полосе и снова взмывал в вечернее небо. А для экипажа самолета это были будничные учебно-тренировочные полеты — пилоты учились летать.

Впрочем, даже для пилотов полеты эти были не совсем обычными. И дело не только в том, что каждый пилот должен чувствовать себя в кабине самолета, что называется, лучше чем дома, знать и помнить расположение каждого тумблера, каждого прибора, и поэтому контрольно-тренировочные полеты необходимы. Дело в том, что с каждым годом совершенствуется техника, появляются новые приборы и системы, которые облегчают труд пилотов, позволяют уверенно вести самолет, и в самых плохих погодных условиях уверенно взлетать и вести на посадку крылатые лайнеры.

Вспомогательной такой задачей. Однажды в цехе установили новый станок. Отличался он от своих стариков-соседей крас-

той форм, бесшумной работой, и главное, производительностью. Трудности начались, когда его стали осваивать. Никто не хотел на нем работать. Оправдываясь, женщины придумывали всякие причины: и руки болят, и мозоли появляются, неудобно, чего-то не хватает. Психологи из заводской лаборатории НОТ разрешили эту проблему совершенно неожиданно. Они пришли к выводу, что работать мешает... сила привычки.

Двенадцать лет стояли здесь одни и те же станки. Работники привыкли к ним, до автоматизма отработали движения, могли работать совершенно бездумно. Машина стала как бы продолжением их самих. И вдруг — новое. Конечно, поначалу было — трудно, будет работать, пока не преодолит этот психологический барьер.

Обо всем этом вспоминал я, находясь в салоне самолета. Сиротливо отсвечивали ряды пустых кресел. На выражах хлопчат не закрытая дверь туалета, под крылом самолета снова и снова проплывал знакомый пейзаж.

Дальше — дальше... Будто капли воды упали в ручей. Это сигналы дальней приводной радиостанции — самолет, в который уже раз заходил на посадку.

Не совсем обычным был в этот раз и экипаж самолета. Пилотировал его командир авиаподразделения самолетов ИЛ-18 аэропорта Кольцово Сергей Семенович Усов, кресло второго пилота занимал заместитель командира летного подразделения Геннадий Григорьевич Борисов, на навигационной линейке вычислял что-то штурман подразделения Анатолий Васильевич Пузаченко — новый прибор изучали люди, налетавшие десятки тысяч часов, опытные летчики, каждый из которых обучил немало молодых авиаторов. Но именно это и может помешать пилотам успешно применять в полетах новый прибор. Сила привычки, выработанная годами полетов, заставляет летчика пилотировать по-старому, мешает использовать преимущества новых систем взлета, посадки, пилотирования. Чтобы преодолеть этот психологический барьер, снова и снова взлетает, набирает высоту и садится самолет с пустыми рядами пассажирских кресел и заложеными балластом грузовыми отсеками.

Шелкнул затвор, хлопнула, тузо натянулись шторки. Теперь Сергей Семенович Усов не видит земли, управляет самолетом по приборам — для него искусственно созданы условия слепого полета. Контролирует его, поправляет, по-

могает быстрее освоить новый прибор Геннадий Григорьевич Борисов — место второго пилота осталось открытым.

Теперь из десятков приборов, которыми усыпана панель пилотской кабины, внимание командира сосредоточено на двух-трех самых важных.

— Вот он, этот прибор, — показал Геннадий Григорьевич на небольшой, подсвеченной изнутри шкале, по которой перемещались две пересекающиеся линии.

— Когда они пересекутся вот здесь, это будет означать, что самолет снизается точно на взлетно-посадочную полосу. С виду — все просто. А ведь это сложнейшая система с запоминающим и решающим устройством. Она запоминает информацию, которую передают от борт наземные службы, анализирует, рассчитывает и выдает готовое решение — с какой скоростью снижаться, под каким углом и так далее.

— Внимание... Я — 75413. Иду на посадку.

— Вас поняли, — ответила земля. — Заход с посадкой. Курс... Скорость снижения — четыре метра. Выпущены шасси. Мелькают цифры на

указателе высоты. Проверивший открыл шторки, и через несколько секунд машина мягко коснулась земли.

Снова и снова заходил на посадку самолет. В конце полетов Геннадий Григорьевич подвел итог.

— Считаю, что поработали неплохо. Видно, что прибор освоили, — сказал он. — В ближайшее время начинаем учить командиров кораблей и экипажей. А там — новая учеба. Скоро получим прибор, который будет заводить самолеты на посадку в автоматическом режиме, почти без вмешательства человека.

И. БУРКО, наш спец. корр.

В будущем году Министерство гражданской авиации получит от промышленности самолеты ИЛ-62, Ту-104, Як-40. Пройдут эксплуатационные испытания и появятся на воздушных трассах страны новые лайнеры Ту-154 и Бе-30.

Выступая перед представителями экономической службы управлений министр гражданской авиации Б. П. Бугаев отметил, что несмотря на сложность Государственного плана в предприятиях имеются большие резервы, которые нужно вскрыть и поставить на службу производства.

Особенно важно, — говорил он, — чтобы каждый работник понимал задачи, стоящие перед гражданской авиацией, проникся заботой и делал все зависящее от него для успешного выполнения заданий и социалистических обязательств в честь XXIV съезда КПСС.

Повышение эффективности производства, а в частности, большой прирост прибыли можно обеспечить за счет лучшего использования основных фондов, соблюдения режима экономии, совершенствования внутрисобственного расчета, повышения производительности труда, использования преимуществ новой системы хозяйствования, улучшения координации между службами в процессе производства, устранение причин, порождающих потери рабочего времени.

Б. СИВАШИНСКИЙ, главный экономист управления.

Недавно группа работников нашего управления побывала в Ленинграде. В городе на Неве мы были приглашены на конференцию по научной организации труда, которая была организована руководителями Северного управления. Конференция проходила на «высшем уровне». В ней приняли участие командиры предприятий, их заместители по политической части, секретари партийных организаций, начальники авиационно-технических баз.

Мы многим заинтересовались, спрашивали. На наш взгляд, оправдана реорганизация советов НОТ, которую сделали у себя в предприятиях северяне. Сейчас они называются «советами технического прогресса и научной организации труда». Совет состоит из пяти секций: охрана труда и

техника безопасности; изобретательство и рационализация; организация труда и управления производством; внедрение новой техники и технологии, научной технико-экономической информации и распространение передового опыта.

Каждая секция работает по своему плану, но все они тесно связаны между собой.

Примечательным у наших коллег является и то, что они сумели привлечь к проблемам НОТ летные подразделения. Они расматривают вопросы планирования летной работы, режима и отдыха, разрабатывают технологические графики подготовки к полету с целью максимального сокращения потерь рабочего времени на земле.

Уровень развития НОТ определяет коэффициенты, которые объективно, в цифровой форме дают представление о научной организации труда в службах. Они учитывают различные стороны деятельности коллектива.

Недостатки, отмеченные на конференции, во многом присущи предприятиям нашего управления. Так же, как у нас мало используются материальные стимулы в внедрении планов НОТ. В результате — из всех мероприятий внедряется половина.

На конференции справедливо было отмечено, что одним экономистом работу по научной организации труда не осилить. Внедрение планов НОТ в службах должны в первую очередь значиться их руководители. К. ТАРАСОВА, ст. инженер по НОТ Уральского управления.

НОТ — ДЕЛО ОБЩЕЕ

Деловой разговор

Нам пишут

«АВИАТОР» УХОДИТ В ПОЛЕТ

Так назывались стихи местного поэта Николая Медведева, которые он посвятил первому номеру стеновой газеты «Авиатор». Дата возникновения «новорожденной» — октябрь 1970 года.

До этого у челябинских авиаторов не было газеты предприятия, в каждой службе был свой орган издания. Редактором «Авиатора» избран руководитель полетов В. И. Прусков.

Председатель местного комитета С. И. Никулин сказал, что по новым, повышенным обязательствам, взятым коллективом к съезду, производственный план этого года по приведенным часам выполнен раньше установленного срока к 20 ноября. В производство внедрено 60 предложений вместо 40.

В АТБ второго Свердловского предприятия состоялось совместное заседание местного комитета подразделения и партийной организации, на котором начальники участков и профоргы рассказали о воспитательной работе среди личного состава и ходе социалистического соревнования в честь XXIV съезда партии.

«АВИАТОР» УХОДИТ В ПОЛЕТ

В организации соревнования допущается некоторый формализм. Раньше, например, проводились конкурсы на лучшую подготовку самолетов к весенне-летней навигации, теперь такие действительные мероприятия не практикуются.

На участке трудовых регламентов — это горизонт на собрании начальника участка Н. Борин

Техники вертолетного участка обеспечили выполнение одного из пунктов своих обязательств к съезду — не иметь производственных нарушений.

Техники вертолетного участка обеспечили выполнение одного из пунктов своих обязательств к съезду — не иметь производственных нарушений.



И стал рассказывать о планировании так понятно и просто, что сразу завоевал всеобщее внимание, хотя оперировал достаточно отвлеченными понятиями — национальный доход, прибыль, бюджет.

Это был Григорий Ивано-

водите. Видно, проникся к нему уважением за многие годы совместной работы.

— В нашей группе несколько слушателей-вертолетчиков. Они ведь, знаете, как улетят — так месяц или два нет. А потом при-

диста. Но ведь Алексей Степанович не только пропагандист. Он вот уже много лет подряд возглавляет коллектив АТБ предприятия.

Секретов у А. С. Никитина никаких нет, уверяет он. Просто, нужно быть всегда самим собой. Видишь неправду — скажи об этом, видишь беспорядок — устани. Вот и весь секрет.

Несложно? Да, но не объясняют ли эти принципы быть всегда на переднем крае? Всегда жить неуспокоенным, вести за собой других? За четырнадцать лет работы, начав молодым инженером, он стал начальником АТБ. Доверие немалое.

Немалых трудовых успехов добился под его руководством коллектив АТБ. И кто определит удельный вес его работы в досрочном выполнении авиацией спецприменения пятилетнего и годового планов. Сейчас в рабочем кабинете А. С. Никитина — Красное знамя, вымпел. Это красноречивое признание трудовых достижений коллектива.

Наступит вечер, и в классе, где занимается группа слушателей, изучающих политехнику социализма, снова соберутся коммунисты, снова зазвучит спокойная речь партийного пропагандиста.

И. МАТВЕЕВ.

НАУКА ДЕЙСТВИЯ

В ОБЕД техники собрались в техкомнате, отдыхали, обменивались новостями. Один из них тут же вытащил и развернул свежую газету с материалами закончившейся недавно сессии Верховного Совета РСФСР. — Почитаем, интересные цифры есть. Бюджет на будущий год...

Читали внимательно, обменивались мнениями, и вдруг пожилой, невысокого роста мужчина сказал:

— Вот недавно нам Алексей Степанович лекцию читал...

Сивков, техник-бригадир АТБ 2-го Свердловского авиапредприятия. А когда я попросил его рассказать о руководителе кружка политехнических, в котором он изучает политехнику социализма, он сказал так:

— Я в его кружке уже четвертый год занимаюсь и считаю, что мне повезло.

Алексей Степанович Никитин грамотный человек, конечно, но может даже и не

Ну, потом и старательность тоже нужна. Каждый раз на лекции у него свежий конспект, лекция продумана, чувствуется, что человек готовился. А когда начнет рассказывать, все больше примеры такие понятные приводит. Сошлется на наше предприятие или на Кольцово. Как не запомнить?

Григорий Иванович рад был рассказать о своем ру-

летают — и на занятия. И вот он с ними отдельно занимается. Читает лекции, проверяет конспекты, дополняет семинары проводит...

Об Алексее Степановиче Никитине можно услышать во втором Свердловском предприятии везде. О нем хорошо отзываются техники и инженеры, те, кто работает непосредственно с ним, его ценит командование, с уважением рассказывают о нем и рабочие. Справедливый, требовательный, знает технику до мелочей.

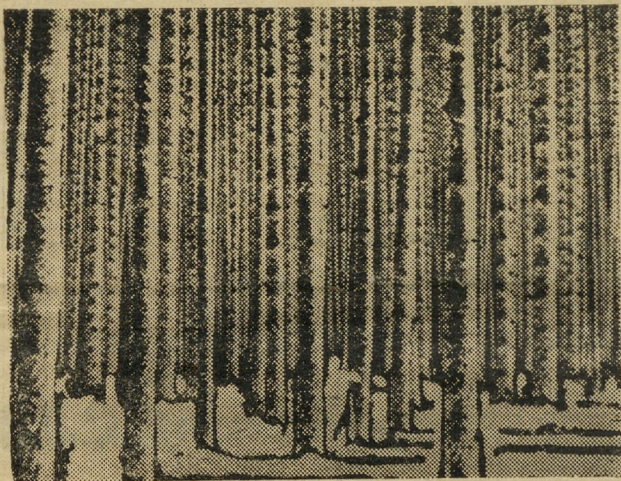
Согласитесь, неплохая характеристика для пропаган-

НАШ ФОТО-КОНКУРС

Искусство фотографии привлекает многих тружеников «пятого океана», они посвящают ему часы досуга. На страницах нашей газеты в этом году опубликовано много снимков, посвященных работе, отдыху, спортивным состязаниям авиаторов предприятий Уральского управления. Немало фотографий рассказали о трудовой вахте в честь XXIV съезда КПСС.

Сегодня мы предлагаем вниманию читателей три фотоневеллы нашего штатного фотокорреспондента И. Игина. Первую работу он назвал «Уральский лес зимой», вторую — «Зовут горы Уктусские».

Третий снимок — читателя из Свердловска В. Станова тоже посвящен родной уральской природе. Он называется «Птица позирует».



Неполным составом

Команда кольцовских авиаторов — одна из сильнейших во второй группе — принимает участие в первенстве города по зимнему футболу.

В минувшее воскресенье авиаторы на своем стадионе принимали команду индустриально-педагогического технику-

ма. На этот раз авиаторы огорчили своих болельщиков, проиграв со счетом 3:1.

Студенты записали в свой актив два победных очка без помощи начальника первого цеха Кольцовского АТБ, который не отпустил на эту встречу четырех спортсменов. Авиаторам пришлось играть неполным составом.

М. ГУЧКОВ,
тренер.

ПОБЕДИТЕЛИ

ИЗ АТБ

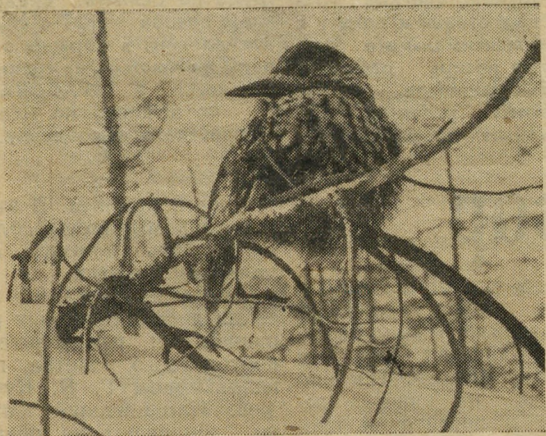
9 декабря в лесу, уютном в мягких сугробах, расположенном неподалеку от авиагородка, замелькали фигуры лыжников.

Победителей ждало несколько наград. Были учреждены призы за массовость и лучшей команде гонщиков. Обе награды завоевали лыжники авиационно-технической базы.

А. МАЛОЙВАН,
секретарь комитета ВЛКСМ.
г. Челябинск.



СМОТРИМ
В МИР



Стрелки в обиде

В предприятиях Уральского управления много любителей, увлекающихся стрелково-стендовым спортом, популярность которого среди авиаторов с каждым годом растет. Достаточно сказать, что за три последние года секция стендовой стрельбы в Уктусе подготовила около 20 разрядников.

Организовано проводились соревнования на первенство управления, где разыгрывался переходящий

кубок. Казалось бы, этот полюбившийся многим вид спорта нужно популяризировать и в дальнейшем. Однако на 1971 год соревнования на первенство управления не планируются, и следовательно, в предприятиях стендовой стрельбы не будет уделяться должного внимания.

И совершенно напрасно, потому что летный состав малой авиации, выполняющий полеты в районах Се-

вера, обязан иметь на борту охотничье ружье, а значит, и уметь обращаться с ним.

Г. СЛЫШКИН,
пилот-инспектор ЛШО
Уру ГА.
Ю. ПИСАРЕВ.



Г. СВЕРДЛОВСК, И-20,
АЭРОПОРТ УКТУС.

22-05-21, ДОБ. 1-96, 1-61.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 11680. Заказ № 6490.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, № 49.