

Слет командиров

ВЧЕРА В МОСКВЕ ОТКРЫЛОСЬ СОВЕЩАНИЕ КОМАНДИРОВ КОРАБЛЕЙ, ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ АЭРОФЛОТА. ОТ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ ПРИМУТ УЧАСТИЕ ЧЕТЫРНАДЦАТЬ ЧЕЛОВЕК. В ИХ ЧИСЛЕ НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ Н. А. СИДОРЕНКО, НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОТДЕЛА В. И. БОЛЬШАКОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА КОМАНДИРОВ ЧЕЛЯБИНСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ Н. В. ХАТЫНСКИЙ, КОМАНДИР САМОЛЕТА ИЛ-18 СВЕРДЛОВСКОГО ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПИЛОТ СССР Н. П. МЕЛЬНИКОВ И ДРУГИЕ.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 3 (1794).

СРЕДА,

20

ЯНВАРЯ

1971 г.

Год издания

XXVIII

Цена 2 коп.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

коллектива Уральского управления гражданской авиации на 1971 год

Вступая в первый год девятой пятилетки, год XXIV съезда Коммунистической партии Советского Союза, авиарботники Урала берут на себя следующие социалистические обязательства:

I. ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ТРЕХ МЕСЯЦЕВ 1971 ГОДА:

1. План трех месяцев 1971 года по основным показателям: участковому пассажирообороту, приведенным часам, выручке и прибыли выполнить к 30 марта — открытию XXIV съезда КПСС.

2. ВЫПОЛНИТЬ ЗА 3 МЕСЯЦА СВЕРХ ПЛАНА:

а) участковых пассажиро-километров — 22 млн.

б) приведенных часов — 600.

Получить:

а) выручки — 450 тыс. руб.,

б) прибыли — 80 тыс. руб.

3. Экономить 200 тонн авиационного топлива. На экономленном горючем выполнить рейсы в день открытия XXIV съезда КПСС.

II. ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА 1971 г.

1. Обеспечить выполнение государственного плана по всем основным показателям к 28 декабря. Налетать сверх плана 42 млн. участковых пассажиро-километров, получить дополнительно к заданию:

выручки — 850 тыс. руб.,

прибыли — 270 тыс. руб.

Перевезти сверх плана 30 тыс. пассажиров и 780 тонн грузов и почты. План по приведенным часам выполнить к 26 декабря и налетать сверх него 2000 часов.

Повысить производительность труда к 1970 году на 6,6 процента.

Добиться снижения себестоимости авиаперевозок относительно 1970 года не менее 1 проц., повысить занятость кресел и коммерческую загрузку самолетов — на 5 процентов. Обеспечить обработку площадей в сельском хозяйстве с хорошим и отличным качеством, с повышением производительности полетов на 1 процент к плану.

2. Подготовить экипажи самолетов ИЛ-18 к полетам по минимуму № 1 днем и ночью не менее 91 процента и оттренировать в приборном полете в облаках экипажи авиации спецприменения и МВЛ не менее 82 процентов.

Освоить эксплуатацию самолета ЯК-40 в Челябинском предприятии; для этого подготовить необходимое количество экипажей и наземного обслуживающего персонала.

3. Путем дальнейшего улучшения организации технического обслуживания, внедрения в АТБ передовых методов труда обеспечить плановую исправность самолетно-вертолетного парка по всем типам, а по ИЛ-18 выше плана на 2 про-

цента и АН-24 — на 3; по самолетам с поршневыми двигателями на 1 процент.

4. Добиться снижения расхода авиатоплива на 2,2 процента от установленных норм расхода в 1971 году.

5. Обеспечить разработку и внедрение планов научной организации труда в предприятиях управления и получить экономии 320 тысяч рублей, в том числе от внедрения 720 рационализаторских предложений — 135 тысяч рублей.

6. Повысить расчетную рентабельность против утвержденного плана на 0,5 процента.

7. Добиться регулярности самолетовылетов из аэропортов управления 88 процентов.

Не иметь отмен и задержек рейсов по вине личного состава.

8. Повышением квалификации, производственной и технической дисциплины личного состава улучшить надежность работы устройств радионавигации и связи. Ликвидировать технические остановки оборудования по вине личного состава.

9. Постоянно повышать культуру обслуживания пассажиров, улучшать справочно-информационную работу, шире внедрять комплексную механизацию и автоматизацию процессов обслуживания в агентствах и аэровокзалах. Не допускать утери груза и багажа по вине авиарботников.

Дополнительно открыть не менее 15 касс по продаже билетов на территории управления.

10. В период марта—июня провести смотр-конкурс аэропортов МВЛ в честь XXIV съезда КПСС.

11. За счет дальнейшего повышения квалификации летного и инженерно-технического состава, улучшения организации летной работы, руководства движением самолетов, подготовки материальной части самолетов полностью исключить летные происшествия по вине личного состава.

12. Выполнить план строительно-монтажных работ на сумму 5 млн. рублей и ввода в действие основных фондов на сумму 4,9 млн. руб. к 27 декабря.

Ввести в эксплуатацию:

В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСК —

склад ГСМ — к 1 октября.

В АЭРОПОРТУ КИРОВ —

а) котельную (третий котел) — к 1 сентября.

б) областные канализационные сооружения — к 5 ноября.

В АЭРОПОРТУ ИЖЕВСК —

70-квартирный жилой дом площадью 3170 м² — к 5 ноября.

Обращаемся к коллективу Северного управления с просьбой продлить традиционное соревнование наших управлений.

ПОМОГАЕТ ДРУЖБА

21 декабря 1970 года президиум ЦК профсоюза авиарботников рассмотрел и одобрил опыт организации социалистического соревнования между коллективами ордена Ленина завода № 400 и завода № 401 гражданской авиации по досрочному выполнению заданий пятилетки и обязательств в честь XXIV съезда КПСС. Коллективы этих предприятий соревнуются с 1968 года.

Для проверки хода выполнения принятых обязательств, выявления победителей и обмена опытом работы создана постоянная комиссия из предста-

вителей администрации и общественных организаций обоих заводов.

Комиссия ежеквартально подводит итоги соревнования и доводит их до коллективов предприятий.

Между коллективами хорошо налажен обмен опытом работы по организации производства, социалистического соревнования и движения за коммунистический труд. Опыт коллектива завода № 400 помог заводу № 401 добиться улучшения качества и снижения сроков ремонта авиационной техники.

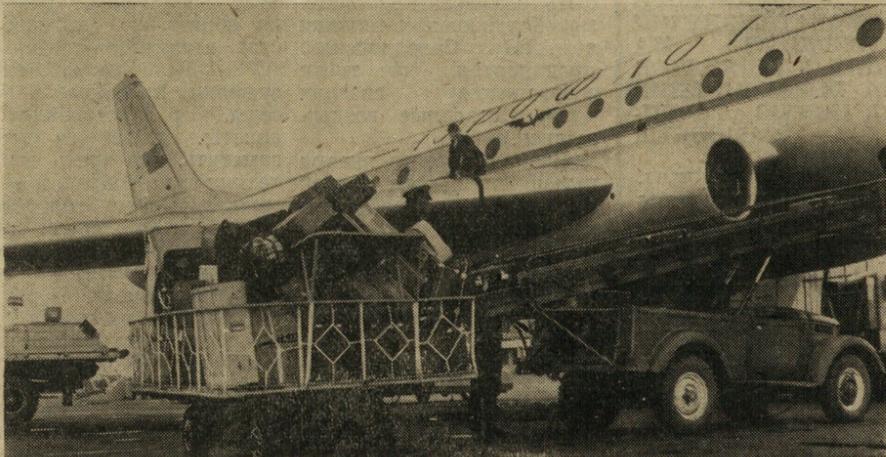
Соревнование способствовало тому, что оба коллектива в юбилейном году

имеют устойчивые высокие результаты в производственно-хозяйственной деятельности и являются одними из передовых предприятий гражданской авиации.

Коллективы этих заводов приняли повышенные обязательства в честь достойной встречи XXIV съезда КПСС.

Президиум ЦК профсоюза рекомендовал комитетам профсоюза и хозяйственным руководителям использовать опыт организации социалистического соревнования между предприятиями как одну из действенных форм обмена опытом работы и мобилизации коллективов на выполнение принятых обязательств.

Отдел производственной работы и заработной платы ЦК профсоюза авиарботников.



День и ночь не умолкает шум двигателей в свердловском аэропорту Кольцово. Каждый час на взлетно-посадочную полосу садятся и поднимаются новые лайнеры. Свердловские авиаторы обслуживают и самолеты ТУ-104, ТУ-114, ТУ-134.

На снимке: идет загрузка самолета ТУ-104.

КОММУНИСТЫ ПОДВОДЯТ ИТОГИ

В понедельник в клубе Ижевского аэропорта состоялось партийное собрание. С докладом об итогах минувшего года и успехах, достигнутых авиаторами Удмуртии за пятилетку, выступил командир объединенного авиационного предприятия С. П. Дегтев. Заместитель командира по политической части Ю. И. Гундарев посвятил свое выступление анализу допущенных авиаторами недостатков, рассказал о мерах преодоления их и осветил задачи на текущий период.

Об укреплении дисциплины личного состава предприятия, усилении партийного влияния среди молодежи говорил секретарь партийной организации Б. М. Вылежнев.

В прениях принимали участие начальники служб, подразделений, отделов, рядовые члены партии. И. СИДОРОВ.

Вступают лучшие

Труженики Пермского авиационного предприятия, как и все уральцы, взяли повышенные обязательства в честь XXIV съезда КПСС.

В авангарде социалистического соревнования идут коммунисты. Ряды их в Пермском предприятии пополнились. Кандидатами в члены КПСС приняты командиры ИЛ-18 В. Г. Катаев и Л. И. Нарожный.

ДЕЙСТВЕННОСТЬ КОНТРОЛЯ

«Совершенно недопустима такая практика в работе, когда командно-летний состав не имеет повседневной деловой связи с инженерно-авиационной службой, не знает состояния материальной части, глубоко не изучает ее особенностей и тем самым не служит примером для подчиненных летных экипажей.

Это недопустимо. Надо всем знать и строго выполнять. Наставление по инженерно-авиационной службе».

Так говорил министр гражданской авиации Б. П. Бугаев, давая характеристику выполнения командно-летным составом Северо-Кавказского управления инспекторских осмотров самолетов. Известно, что инспекторские осмотры проводятся в целях обеспечения безопасности полетов, укрепления деловых связей летных командиров с инженерно-авиационной службой для повышения качества технического обслуживания, борьбы с повторностью дефектов, детальное изучение агрегатов и систем самолетного оборудования.

С таких позиций подошли к проверке выполнения этого в Челябин-

ском предприятии общественные инспекторы по безопасности полетов И. И. Носов, Л. Я. Колганов и В. Н. Тербилов. Если в 1970 году руководители и инженерный состав АТБ В. И. Мачуцкий, В. Г. Васильев, П. П. Славных и другие выполнили требуемую норму осмотров самолетов, а старший инженер ОТК В. Л. Малов вместо 88 осмотров осмотрал 108, то совершенно иную картину наблюдаем среди командно-летного состава.

Практически летные командиры инспекторских осмотров не проводили, а старший инженер летного подразделения В. Г. Давыденко вместо 88 осмотров провёл только 12.

Не является ли причиной повторность дефектов, особенно по самолетам ИЛ-18, фактически выводом общественных инспекторов, одним из признаков потери состава командно-летного состава с инженерно-авиационной службой? Приходит с ними соглашения: да, является.

Надо отбросить должное, реакция командира летного подразделения Н. А. Ковбота на предложение общественных инспекторов по безопасности полета была положительной. Получив материалы проверки, он провёл целый ряд мероприятий среди командного состава по выполнению требований, по укреплению связей с АТБ.

Начало положено. В начале января 1971 года провели инспекторский осмотр самолета ИЛ-18 тт. Ковбот и Тренив; осмотрен самолет АН-2.

Несколько слов о планировании осмотров. Начальник ОТК П. П. Славных разрабатывает график инспекторских осмотров на месяц, который утверждается начальником АТБ. Осмотры проводятся после формы и между формами самолетов. В график на каждый самолет наряду с руководителем инженерно-авиационной службы включаются и летные командиры. Таким образом, наличие деловых связей руководителей подразделений, кровно заинтересованных в обеспечении безопасности полетов.

Нет сомнений, что это значительно повысит качество технического обслуживания и ответственность специалистов за безопасность полетов.

В. БЕЛЯЯ, старший инспектор по безопасности движения.

С ЧЕМ ТЫ ИДЕШЬ К СЪЕЗДУ?

В статье «Партийное поручение», опубликованной в первом номере «Авиатора Урала», говорилось о не всегда продуманном распределении работы в партийных организациях предприятий управления.

Споры нет, каждому коммунисту следует поручать

счет которых в основном идет выполнение государственного плана в предприятиях Аэрфлота, измерить проще, чем работу политинформатора, но тем не менее и в производственных достижениях транспортников всегда незримо участвует и тот, кто повседневностью всегда отличаются выступления и старшего инженера — экономиста В. А. Белых. Разясняя непосредственные задачи, стоящие перед авиаторами Зауралья накануне съезда, политинформаторы помогают каждому правильно оценить свою роль в масштабах подразделения, предприятия в целом, осмыслить, каков его личный вклад в копилку добрых дел коллектива, что положительно влияет на повышение активности авиарботников.

И как результат — люди стали лучше разбираться в экономической обстановке на предприятии, все чаще выступают они с предложениями, направленными на увеличение производительности труда.

В последнее время с предложениями по использованию самолетов на оперативных точках вылетели командиры звена Ю. А. Коровин, В. И. Гужеников и другие. Есть в их числе и беспартийные товарищи.

Нет смысла с бухгалтерской точностью высчитывать коэффициент полезности действия работы политинформатора.

Закон здесь один: чем больше души вкладывает коммунист в выполнение своего партийного поручения, тем успешнее и доходчивее политинформация, тем весомее отдача, которая в конце концов выразится и в снижении себестоимости продукции, и в получении сверхплановых накоплений, и в повышении производительности труда.

Ю. ЕРЕМИН, секретарь партийной организации Курганского предприятия.

то, что он лучше других выполнит, в чем он глубже других разбирается, к чему у него, как говорится, душа лежит.

Однако иной раз приходится давать коммунисту и такое поручение, которое ему по каким-либо причинам не нравится.

Тогда товарищи ему говорят: — Мы знаем твоё мнение, но другого выхода пока нет. — В действие вступает партийная дисциплина.

Так, очевидно, и получился у того коммуниста, о котором рассказывалось в статье «Слово и дело» («Авиатор Урала» № 2), который и политинформации — своему партийному поручению — отнесся формально.

Произошло это вероятнее всего потому, что дав задание, партбюро не разъяснило человеку важности этого поручения, в противном случае он не забавлялся разговором об эффективности своего труда, о коэффициенте полезности действия политинформации.

Политинформатор может быть пилотом, инженером, техником, но у него есть партийное поручение — политинформация, значит, он призван разъяснить людям политику партии. И если взяться за это умело, то политинформация может сыграть заметную роль в производственной жизни каждого авиационного предприятия.

Конечно, труд пилотов, за

К П Д ПОЛИТИНФОРМАЦИИ

ОБСУЖДАЕМ СТАТЬЮ М. ИВАНОВА «ПАРТИЙНОЕ ПОРУЧЕНИЕ»

несет летчикам живое партийное слово.

Известно, что в зависимости от политической обстановки в стране, событий на международной арене, состояния дел на предприятии, то один, то другой вопрос приобретает первостепенное значение.

Так, накануне съезда, когда повсюду развернулась борьба за превращение в жизнь предсъездовских обязательств, политинформаторы Кургана на первый план выдвинули производственную пропаганду, которая день ото дня усиливается и организационно укрепляется. Цель ее — поднять в людях сознательное отношение к труду, превратить каждого в активного преобразователя хозяйственной жизни коллектива.

Группой политинформаторов из семи человек в нашем предприятии на протяжении нескольких лет руководит старший инженер К. Е. Птицын. Тематика выступлений группы — экономика предприятий.

Выступая, к примеру, в январе перед пилотами, шоферами и техниками, политинформаторы говорили не только о цифрах, о выполнении годового плана и пятилетки, они раскрыли экономическую суть тех мероприятий, при помощи которых были осуществлены производственные задания. Доходчивостью и убедительностью всегда отличаются выступления политинформатора, но тем не менее и в производственных достижениях транспортников всегда незримо участвует и тот, кто повседневностью всегда отличаются выступления и старшего инженера — экономиста В. А. Белых. Разясняя непосредственные задачи, стоящие перед авиаторами Зауралья накануне съезда, политинформаторы помогают каждому правильно оценить свою роль в масштабах подразделения, предприятия в целом, осмыслить, каков его личный вклад в копилку добрых дел коллектива, что положительно влияет на повышение активности авиарботников.

И как результат — люди стали лучше разбираться в экономической обстановке на предприятии, все чаще выступают они с предложениями, направленными на увеличение производительности труда.

В последнее время с предложениями по использованию самолетов на оперативных точках вылетели командиры звена Ю. А. Коровин, В. И. Гужеников и другие. Есть в их числе и беспартийные товарищи.

Нет смысла с бухгалтерской точностью высчитывать коэффициент полезности действия работы политинформатора.

Закон здесь один: чем больше души вкладывает коммунист в выполнение своего партийного поручения, тем успешнее и доходчивее политинформация, тем весомее отдача, которая в конце концов выразится и в снижении себестоимости продукции, и в получении сверхплановых накоплений, и в повышении производительности труда.

Ю. ЕРЕМИН, секретарь партийной организации Курганского предприятия.

НЕУДАВШИЙСЯ

что участки АН-24 Свердловской и Пермской АТБ работают по бездефектной системе год. Этим коллективам первым в управлении опубликованного 28 января 1970 года: «В Свердловской и Пермской АТБ уже работают по системе бездефектного обслуживания, она введена на отдельных участках и бригадах. Пока эти эксперименты разработанные положения практиканта изменяет, совершенствуется».

Как закончился эксперимент у пермяков, ни для кого не является тайной. Результат налицо. Инженерно-авиационный отдел управления выпустил бюллетень по обмену опытом работы Пермской АТБ. Ну, а Кольцово? Здесь наблюдалось обратное явление.

Мне пришлось беседовать с разными людьми от главного инженера до рядового авиатехника. Выслушав самые противоречивые. Признавая полезность бездефектной системы вообще, кое-кто сомневался в целесообразности ее внедрения в АТБ: «Авиация не завод, вряд ли система у нас привьется». Отсюда к новому методу двойное отношение. Именно на этой части вопроса хотелось бы остановиться.

Эксперимент в Кольцово имел короткую историю. Участок АН-24, по заявлению начальника цеха М. Ш. Шевеленко, по методу сдачи продукции с первого предъявления с начала прошлого года. К этому времени относится распространение анкет. Заполнил их инженеры и техники службы подкачала советы и предложения, которые она суммировала и ввела в план мероприятия по внедрению бездефектной системы в АТБ. Дата исполнения многих из них — февраль

ПОМОЩНИКИ НЕФТЯНЫХ РОБИНЗОНОВ

Почти каждый год авиаторы Курганского авиационного предприятия помогают труженникам Северо-Кавказского управления авиации. Вот и ныне в Салехарде работают два экипажа самолетов АН-2 под руководством командира звена В. И. Гуженикова.

НА УДАРНОЙ ВАХТЕ ПЯТИЛЕТКИ

нефтяными Робинзонами, добывая нефть, помогают шесть экипажей из Зауралья. Руководит ими молодой коммунист командир звена Ю. А. Лещих. Экипажи оставляют пассажиров и грузы в Березово, Нефтеюганск, Урай, Сургут.



Удачи вам, стюардессы!

Старый девиз ударных бригад — завтра работать лучше, чем сегодня, — звучит актуально и в наши дни. Конкурс бортпроводников управления имеет своей задачей повышение профессионального мастерства. В предприятиях уже начались к нему подготовки.

Мы взяли короткое интервью у инструкторов службы бортпроводников Свердловского предприятия Валентины Вековой и Тамары Сысковой, попросив ответить их на один вопрос: — В вашей службе давно идет соревнование за звание лучшего по профессии. Оно вступило в заключительный этап, в конце января вы собираетесь подвести итоги смотра. Расскажите о претендентах, возможно, что на конкурсе, который организовали управление, полторотдел и терком авиарботников, мы встретимся с ними.

Тамара СЫСКОВА: — Называться лучшей бортпроводницей, лучшей тройкой предприятия очень заманчиво. Поэтому в соревновании приняли участие почти все бортпроводники. Постепенно многие отсыпали, и сейчас остались только те, кто в течение года занимал призовые места. Из моей группы в список претендентов на лучшего по профессии вошли: обаятельная Клава Топорченко, Катюша Иванова — ей после каждого рейса посвящают стихотворные поэмы, Клава Сонина — остроумная, находчивая, участница художественной самодеятельности. Из юной достойным кандидатом является Юрий Сучков.

Валентина ВЕКОВА: — Если соединить в одну бригаду Антонину Витвицкую, Галину Куча и Виктора Кузина, была бы идеальная тройка. Создать атмосферу дружбы и доброжелательности в салоне, установить контакт с пассажирами умеет Витвицкая. У второго нашего кандидата стаж «хозяйки воздушного корабля» невелик, но Галина зарекомендовала себя с наилучшей стороны. Помогает ей в работе вторая специальность — она медик, и это не раз выручало ее, когда пассажиры в полете требовалась медицинская помощь. Виктор Кузин пришел к нам в службу из армии, быстро освоился с новой специальностью. Увлекается спортом и в спортивных успехах службы есть его доля.

Каждому из участников смотра хочется пожелать удачи.

Уральский Гастелло

Свинцовые тучи стались над самой землей. Дождь вперемешку с мокрым снегом превратил аэродром в сплошное болото.

На КП полка вызвали Германа Одноценова. — Надо разведать тылы немцев, — сказал майор Красночубенко.

Лицо лейтенанта расплылось в улыбку. Все знали, что Герман очень любил «ходить в разведку».

— Полет предстоит ответственный. Обязательно нужны снимки сооружений фашистов между озером Балатон и Венеце. Учтите, истребители прикрития у вас не будут.

На стоянке самолетов Германа ждал его ведомый Павел Маракულიн.

Линию фронта пересекли на бреющем полете. Где-то на полпути, возле города Цеце, Герман затерял колонну фашистских танков, бронетранспортеров и автомашин.

— Может, ударим, а Герка? — услышал он голос Маракулина.

— Отставить драку! — нехотя произнес Одноценов. На подходе к цели погода окончательно испортилась. Пришлось снизиться.

— Товарищ командир, справа фашисты роют окопы, — доложил стрелок Вахранов.

— Вижу, вижу, — произнес Герман, щелкая затвором фотоаппарата.

Разведанные были доставлены точные и своевременные...

1944 год приближался к концу. Почти 180-тысячная группировка немцев в районе Будапешта оказалась в кольце. Фашисты стремились любой ценой выйти из окружения. Готовя контрудар, они начали массовую переброску войск из Пешты в Буду. Надо было перерезать их основные транспортные магистрали — семь будапештских мостов и особенно главный — Елизаветинский мост, находящийся в центре города.

Разбомбить их особого труда не представляло. Но наше командование решило сбросить венгерскому народу эти архитектурные памятники. Приказ гласил: бить врага на подходах к переправам, а кто прорвется...

Одноценов Герман Петрович родился 21 января 1923 года в Казани. Вырос в Свердловске, окончил 9 классов средней школы № 40 и Свердловский аэродром. В 1940 году поступил в школу военных летчиков.

Участник Великой Отечественной войны с апреля 1942 года по март 1945 года. Сражался на фронтах: Западном, Юго-Западном, Воронежском и 3-м Украинском. Лейтенант, командир звена бывшего 951-го штурмового авиационного полка бывшей 306 авиационной дивизии. На его счету 130 боевых вылетов на самолете ИЛ-2 и 20 ночных боевых вылетов на ПО-2. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны второй степени, Красной Звезды, югославским орденом «Партизанская звезда» первой степени. Погиб 8 марта 1945 года. Звание Героя Советского Союза присвоено посмертно 29 июня 1945 года.

«...Это произошло 8 марта последнего года войны. На границе с Австрией, на участке между озером Найзидлер и отрогами Восточных Альп, гитлеровцы сконцентрировали крупные силы.

— Атака! — скандовал Одноценов и бросил машину прямо в море черных барашков зенитных разрывов. Вдруг самолет сильно подбросило. Вдребезги разлетелась приборная доска, фонтаном ударило масло. Штурмовик потерял управление.

На принятие решения оставались секунды. Можно было еще попытаться покинуть машину. Но Герман решил иначе. Твердой рукой бросил он ее вниз, и его смертельно раненый ИЛ арелся в середину колонны...

Так шагнул в бессмертие Герой Советского Союза Герман Петрович Одноценов.

И. СЕМЕНЧИК.

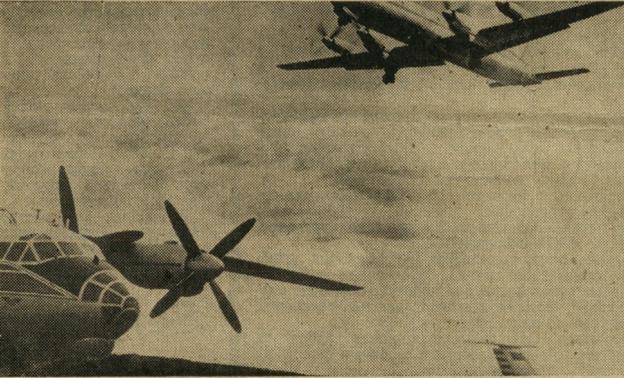


рило масло. Штурмовик потерял управление.

На принятие решения оставались секунды. Можно было еще попытаться покинуть машину. Но Герман решил иначе. Твердой рукой бросил он ее вниз, и его смертельно раненый ИЛ арелся в середину колонны...

Так шагнул в бессмертие Герой Советского Союза Герман Петрович Одноценов.

И. СЕМЕНЧИК.



В Челябинском аэропорту приземляются воздушные корабли всех типов — АН-24 и ИЛ-18, АН-10 и ТУ-104. АН-12 и ТУ-134. На снимке нашего фотокорреспондента: только что вырулил на стоянку лайнер АН-24, а в небо взмыл лайнер ИЛ-18.

КОМАНДИРЫ ЕДУТ УЧИТЬСЯ

КОМАНДОВАНИЕ И ПАРТИЙНОЕ БЮРО КУРГАНСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ УТВЕРДИЛИ НА ДНЯХ КАНДИДАТОВ НА ПЕРЕУЧЕНИЕ НА НОВУЮ ТЕХНИКУ САМОЛЕТЫ АН-24.

ОБОБРАНЫ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ КОМАНДИРОВ САМОЛЕТОВ АН-2. НА ЭТОМ ГОДУ ПО ПЛАНУ ПЕРЕУЧАЮТ ДЕСЯТЬ АВИАТОРОВ ИЗ КУРГАНА.

ПЕРВЫЕ СРЕДИ НИХ — КОМАНДИР ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ А. Н. БАРАНОВ И КОМАНДИР САМОЛЕТА Г. П. ШВОТ.

В САМОЕ БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОНИ ОТПРАВЯТСЯ НА ПЕРЕУЧЕНИЕ.

Два последних собрания во втором цехе были особенно оживленными. Сталивались разные мнения, докладчика засыпали вопросами, каждое выступление вызвало дебаты. А когда на голосование вынесли: быть или не быть бездефектной системе обслуживания техники в АТБ Свердловского предприятия, две трети собравшихся сказали «да». Остальные воздержались.

Итак, с первого января нынешнего года второй цех трудоемких регламентов стал работать по-новому. Решено это было без грубого нажима, добровольно, в большинстве голосов. Но разговоры о бездефектной системе не утихли, поводов для размышлений предостаточно.

Суть метода, его прогрессивность ясны безусловно всем — повышение качества технического обслуживания. Сдавая тот или иной агрегат, авиатехник должен быть уверен, что им не только устранены неполадки данной самолетной системы, но она лишена вообще какого-либо дефекта. Это требует высокой квалификации исполнителя, знания материальной части и, наконец, его добросовестности.

Переходу на бездефектную систему предшествует кропотливая работа по подготовке производств, а главное — людей. В АТБ были разработаны графики, проводились беседы, распространялись анкеты. И все же смею заметить, что треть авиатехников на собрании возражалась от голосования. Причем среди них были специалисты, которые в коллективе не на последнем счету. Вероятно, убедить их могли бы примеры преимуществ работы по новому методу, более доказательные ответы на вопросы. Руководители АТБ располагали фактическим материалом, очень скудным.

Позвольте, — вправе спросить читатель, ведь им приходится начинать не на голом месте и за примерами далеко ходить не надо. Известно,

«Спрашиваете, есть ли основания для такой «поговорки»? Думаю, что повод дали мы сами, взявшись за серьезное дело и не доведя его до конца. То же самое и с НОТ. Каждый год принимаем планы, разрабатываем мероприятия, а в организации труда мало что меняется.

Прокладывать дорогу нелегко. Много трудностей, неуязвок и постоянных поисков у коллектива. Несостоявшийся эксперимент в АТБ Свердловского предприятия показал, что успешное внедрение прогрессивного метода обслуживания во многом зависит от отношения к нему. Первые дни работы участка трудоемких регламентов обнадеживающе, инженеры ОТК отдают высокое качество технического обслуживания, а это залог того, что бездефектная система войдет прочно в производство, жизнь АТБ.

Н. МАСЛОВА.

Бригада Германа Холкина в АТБ Свердловского предприятия по праву является одной из лучших. Здесь работают грамотные и умелые специалисты. Став на вахту в честь XXIV съезда КПСС, они трудятся еще слаженней. Отличным примером обладает сам бригадир. Он один из всех авиатехников, кому в АТБ можно смело вручить личное клеймо. Сделанные им работы всегда достойны высокой оценки.

ЭКСПЕРИМЕНТ

1970 года, часть их так и осталась в проекте. Эксперимент поспешно свернули, не проверив досконально на практике свои замыслы и не найдя оптимальных вариантов их внедрения. Разгадку отступления дал главный инженер АТБ Д. Я. Трофимов.

— Это было всего лишь эксперимент. Поэтому к нему со стороны руководителей и бригадиров отношение было несерьезное.

Несостоятельность своего отношения к эксперименту руководителей АТБ смогли почувствовать на собрании.

У авиатехников, — заметил Д. Я. Трофимов, — вызывало беспокойство, каким образом будет учитываться количество предъявлений. Дело в том, что в цехе нет законченного цикла работ. Дефектацию ведет одна бригада, основную производственную работу делает другая.

Вот где был необходим живой пример, который можно извлечь из бесценной крупки опыта, если бы тот не имел печального конца. Поиски лучшего варианта начались сейчас.

Переход на бездефектный метод осуществлялся без детально разработанного положения о премировании специалистов, работающих по новой системе. Сегодня об условиях вознаграждения из фонда материального поощрения работники группы организации труда и планирования АТБ затрудняются сказать конкретно. Есть пока наброски. Вполне естественно, что авиатехников интересует, как отразится на их заработке нововведение.

Вернемся к анкетам. На последний их вопрос: «Какие недостатки вы видите во временном положении

о бездефектном техническом обслуживании?» — большинство поставило прочерк. Авиатехники Небольсин, Агеев, Васильев, Корбунов сделали пометку: «Недостаточно ознакомлены», «сочтя довод достаточно весомым, чтобы воздержаться от каких-либо необоснованных рекомендаций». Понятно, что, не зная дела, трудно советовать.

Недавно мне пришлось читать о работе комиссии московских ученых-социологов на одном из крупнейших заводов страны. Чтобы побудить коллектив к самой эффективной работе, использовано всех и всяческих резервов, члены комиссии указали на совершенствование систем оплаты труда, видя в них главный и решающий фактор повышения производительности труда.

«Под улучшением си-

Концерт детворы

Отзвенели веселые каникулы школьников. Интересно прошли они у детворы авиаторов Кольцово. На елках выступали члены хореографического кружка под руководством Е. В. Фефеловой и танцевального во главе с А. А. Войсят. Очень порадовал всех танец снежинки. Аккомпанировала электронная «Ионика».

Затем к участникам праздника с удалой русской тройкой выехал Дед Мороз. Понравились детворе школь-



ная полька, акробатический этюд, выступления жонглеров. Впечатления от елки останутся у ребят на весь год.

К. ИВАНОВ.

Новые линии Аэрофлота

Две новые регулярные линии — в Лаос и Демократическую Республику Вьетнам — открыл советский Аэрофлот. До сих пор наши пассажирские самолеты совершали лишь отдельные полеты в эти страны. Маршрут турбовинтового лайнера ИЛ-18, который будет совершать рейсы из аэро-

порта Шереметьево: Москва — Ташкент — Калькутта — Вьентьян — Ханой. Такие рейсы будут повторяться еженедельно.

Это одна из самых протяженных советских международных линий: около 10 тысяч километров. Перелет (не считая стоянок) длится 16 часов.

МИЛЛИОННЫЙ ПАССАЖИР

В преддверии Нового года с Минводского аэродрома взлетел и взял курс на Москву самолет ТУ-124, управляемый экипажем во главе с коман-

диром И. Н. Микуликом. Среди пассажиров лайнера была обладательница счастливого билета — старший инженер-технолог Пятигорской кондитерской фабрики Анна Асадова. Это миллионный пассажир, обслуженный в нынешнем году коллективом Минводского аэропорта.



Лыжный спорт — также один из любимых авиаторами. Скоро — первенство Уральского управления по лыжам, спортсмены начинают тренировки. Любимые места для прогулок у свердловчан — Уктусские горы, парк имени Маяковского, окрестности кольцовского поселка.

На снимке: уральский лес.

ЧЕМПИОНЫ МАЛОЙ РАКЕТКИ

Три дня в Кургане проходило очередное первенство Уральского управления гражданской авиации по настольному теннису. Борьба шла в основном между тремя коллективами — челябинской, кольцовской и пермской командами.

Первое место завоевали спортсмены Челябинска — авиатехник П. Кудрявцев, секретарь комсомольской организации А. Малойван и А. Гончарова из отдела перевозок.

На втором месте — авиаторы из Кольцова, на третьем — пермяки. Остальные места распределены так: четвертое — спортсмены из Ижевска, пятое — магнитогорцы, шестое — курганцы.

Седьмым местом до-

вольствовались чемпионы прошлых соревнований — кировчане. Бывшие победители откатились на предпоследнее место.

Не они одни ухудшили свои показатели — пермяки со второго места передвинулись на третье. Это результат того, что в этих коллективах не уделяли должного внимания тщательной подготовке, тренировкам.

Турнирную таблицу замкнули теннисисты из второго Свердловского предприятия. И не удивительно. Первенство по этому виду спорта на Уктусе не проводилось, в коман-

Спорт

ду подобраны не победители, а случайные люди. Девушка этой команды не умеет как следует держать ракетку...

В личном первенстве среди мужчин чемпионом стал представитель команды Кольцово штурман В. Прокушев, среди женщин — дежурная отдела перевозок А. Гончарова (Челябинск).

М. ГОРЮКОВА, старший инструктор по физкультуре и спорту УрУ ГА.



ИМЕЕТСЯ МНЕНИЕ

Рассказывают, что там, где находится сейчас Ижевский аэропорт, когда-то была корчма. Бородатые наши предки пили в ней пиво и что-то еще, пели веселые лирические песни и рассказывали волшебные фантастические сказки про полеты на Луну... И не было в ней никаких очередей, ибо проворные половецкие обеспечивали удобство, скорость и комфорт, а качество тюри и других похлебок соответствовало петербургским стандартам...

Рассказывают эту легенду каждому, кто впервые обедает в столовой Ижевского аэропорта. Но было это так давно, что даже не верится, что так было, добавляют старожилы-летчики, хотя отвергать фактическую основу легенды нет оснований, ибо традиции, как известно, живучи. Живут они и сейчас.

Правда, теперь это не корчма, а столовая Ижевского треста столовых. Нет половецких, но нет на месте и официанток, которые должны обслуживать летчиков, зато появились очереди. И еще один, не менее важный момент: легенда утверждает, что предки наши звенели бокалами, в основном, в выходные дни, а в вышеуказанной столовой звенеть бокалами можно в любое время — продажа вина в буфете ограничена рамками рабочего дня.

И звенят, берут тут же в буфете «Вишневое» или «Солнцедар», приносят с собой водку, запивают пивом и никто бровью не

ведет. А как же, традиция! И что из того, что порой негде присесть пообедать экипажу, что маленькие дети пассажиров пугаются пьяных бармалеев — что из того? Это тоже стало традицией. Да, живучи традиции. Живут они в народе вопреки повелениям государей (см. исторический Указ Петра I о запрещении бороды), постановлениям местных Советов и приказам министров. (Продавать водку и спиртные напитки в предприятиях общепита, кроме ресторанов, категорически запрещается). Приказ министра торговли РСФСР № 406 от 5 августа 1964 года, раздел 4, п. 1).

Можно подумать, что столовая Ижевского аэропорта тоже подчиняется приказам непосредственного начальства. Я сначала так и подумал и пристыдил руководящих работников: как же, мол, так, ай-яй-яй, как нехорошо. Но не тут-то было! Анна Порфирьевна Симонова, кладовщица, она же и. о. директора столовой, заявила, что столовая эта — второго разряда и ей положено иметь буфет, а также продавать вино, и что продажа вина составляет половину годового товарооборота столовой. А

вино пьют только пассажиры, а не работники аэропорта. Это ее мнение.

А есть другое мнение, мнение летчиков: «Нельзя смотреть на все это. Нельзя поехать с аппетитом, отдохнуть. Кабак какой-то». Мнение начальника АТБ т. Нагорных: «Что и говорить, соседство не очень приятное. Поди разбери, что он пил — вино или пиво». Мнение начальника аэропорта: «Пассажиры пьют? Ни одного пьяного в самолет мы не пускаем». Мнение коменданта общепита: «Кто пьет? Наши частенько, вечерами в общепитии. А сколько из города приезжает!»

Надо сказать, ижевцы думают правильно. Как-то председатель месткома вместе с заместителем командира по политчасти составили прошение и поехали с ним в городское управление торговли. Просили слезно: «Братцы! Уберите вино из столовой». А им в ответ: «Нет, говорят, не уберем. Столовая второго разряда...» и т. д. (см. выше).

— А от чего зависит разряд? — наивно спросил замполит.

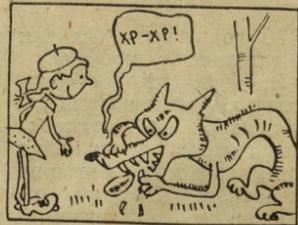
— От товарооборота. — Так это ж хорошо! Уберите вино, товарооборот снизится наполовину, и ее можно будет перевести в третий.

— Ишь, быстрый какой, — ответили ему, — у вас есть план? Вот у нас тоже... И не мешайте работать. Можно было бы рассказать, как ходили, вернувшись ни с чем, натужно думали в кабинете: «Эт-то что ж получается? Вместо того чтоб организовать работу, улучшить качество блюд, увеличить выход готовой продукции, сделать столовую рентабельным предприятием, они продают вино, спаивают людей, делают план и ходят в передовиках. Как же так?..» Можно было бы рассказать об этом, равно как и о других попытках навести порядок. Да только к чему?

...Теперь в столовой не рассказывают волшебных сказок про полеты на Луну. Сказки становятся былью, а вот корчма как была, так и осталась. Впрочем, некоторые не соглашаются — столовая, говорят, солидное предприятие.

А ваше мнение?..

И. МАТВЕЕВ.



ОЖИДАНИЕ

Я на ладонь аэродрома
Смотрю с вокзального
окна,
По опустевшему
перрону
Выюжит и кружит
близна.
То бесконечно
завывает,
Воронки вертут
на снегу,
К себе на помощь
призывает
Как лед холодную
тоску.
И самолеты приуныли,
Им всем не нравится
пурга,
Но небо синее закрыли,
Как дым, густые
облака.
Но постепенно
прояснится,
Утихнет ветер, и на
взлет
Пойдут серебряные
птицы
В далекий сказочный
полет.

А. НИКИТИН.



г. Свердловск, И-20,
Аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96, 1-61

За редактора Ю. К. ГЕНДЕРТ.
НС 16052. Заказ № 2780.

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