



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

«Партия призывает советских людей ознаменовать юбилей Союза ССР новыми достижениями на всех участках коммунистического строительства. ЦК КПСС одобрил инициативу передовых коллективов по широкому развертыванию социалистического соревнования за достойную встречу знаменательной даты и досрочное выполнение плана второго года девятой пятилетки. Руководствуясь постановлением Центрального Комитета, неустанно разъясняя его массам, партийные организации призваны и дальше развивать творческую активность трудящихся в решении общенародных задач, поставленных XXIV съездом КПСС.

Передовая «Правды» за 23 февраля.



НЕДАВНО В ЛЕНИНГРАДЕ У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ ИЗ СЕВЕРНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОБЫВАЛА ДЕЛЕГАЦИЯ ОТ РАБОТНИКОВ КОЛЛЕКТИВА СВЕРДЛОВСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ. УРАЛЬЦЫ ПОЗНАКОМИЛИСЬ С ОПЫТОМ РАБОТЫ ЛЕНИНГРАДСКИХ КОЛЛЕГ, РАССКАЗАЛИ О СЕБЕ. САМОЕ ГЛАВНОЕ — ЗАКЛЮЧЕН ДОГОВОР О СОРЕВНОВАНИИ МЕЖДУ СВЕРДЛОВСКИМ И ЛЕНИНГРАДСКИМ АВИАПРЕДПРИЯТИЯМИ НА 1972 ГОД, ПОСВЯЩЕННОМ 50-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И 50-ЛЕТИЮ АЭРОФЛОТА.

## ДОГОВОР

### О СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ МЕЖДУ КОЛЛЕКТИВАМИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ СВЕРДЛОВСКА И ЛЕНИНГРАДА НА 1972 ГОД

Выполняя решения XXIV съезда КПСС и 3-й сессии Верховного Совета СССР, коллективы Свердловского и Ленинградского авиапредприятий полны решимости претворить эти планы в жизнь.

Для успешного выполнения этой задачи коллективами приняты социалистические обязательства на 1972 год.

В этих социалистических обязательствах на основе планов экономического и социального развития коллективов предусмотрены конкретные мероприятия по ускорению научно-технического прогресса, улучшению организации и условий труда, повышению уровня культуры обслуживания пассажиров и квалификации кадров.

Между коллективами Ленин-

градского и Свердловского авиапредприятий на протяжении ряда лет проводилось соревнование, которое способствовало улучшению показателей работы коллективов, росту культуры. При этом на протяжении всего трудового соперничества выполнялось главное условие соревнования — гласность успеха, обмен опытом передовых приемов труда, методов работы.

По поручению коллективов трудящихся полномочными представителями Свердловского и Ленинградского авиапредприятий заключается настоящий договор о социалистическом соревновании на 1972 год.

Стороны обязуются добиться выполнения своих социалистических обязательств на 1972

год на основе заключенного договора по соревнованию.

Добиться образцового обслуживания пассажиров на линии Свердловск—Ленинград—Свердловск, производить полеты на этой линии с высокими экономическими показателями.

Основными критериями оценки успехов в работе являются показатели производственного плана при обеспечении безопасности и высокой регулярности полетов:

1. Участковый тонно-километраж.
2. Производительность труда.
3. Выручка.
4. Прибыль.
5. Пассажирооборот.
6. Перевозка (пассажиров, почты, груза).

7. Себестоимость одного участкового тонно-километра.

8. Исправность самолето-моторного парка по типам самолетов.

9. Экономия авиаГСМ.

10. Коэффициент исправности спецавтотранспорта.

11. Выполнение плана капитального строительства и капитального ремонта.

12. Производственная и трудовая дисциплина.

13. Регулярность полетов.

Для обеспечения гласности соревнования стороны обязуются ежемесячно взаимно информировать друг друга об итогах выполнения месячных плановых заданий, оборудовать стенды хода социалистического соревнования между предприятиями, регулярно отражать на них итоги.

### Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!

## ШИРЕ РАЗМАХ СОРЕВНОВАНИЯ

В КОЛЛЕГИИ МГА  
И ПРЕЗИДИУМЕ ЦК  
ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

С огромным подъемом работает коллектив орден Ленина Аэрофлота над претворением в жизнь исторических решений XXIV съезда КПСС. Досрочно выполнен план первого года пятилетки по пассажирообороту и применению авиации в народном хозяйстве, успешно осуществлены и другие социалистические обязательства, взятые на 1971 год.

Благодаря постоянной заботе Коммунистической партии и Советского правительства гражданская авиация превратилась ныне в одну из важных отраслей народного хозяйства страны. Этот факт закреплен Директивами XXIV съезда КПСС, где сжато, но емко изложена широкая программа дальнейшего развития воздушного транспорта. В девятой пятилетке предусмотрено увеличить перевозку пассажиров в 1,7 раза, значительно расширить сеть аэропортов на магистральных и местных воздушных линиях. Будут внедрены новые комфортабельные, скоростные и более экономичные самолеты. Один из них, новый реактивный самолет ТУ-154, в день 49-й годовщины Аэрофлота со-

вершил первый пассажирский рейс по маршруту Москва — Минеральные Воды — Москва.

В недалеком будущем начнется эксплуатация сверхзвукового пассажирского лайнера ТУ-144, более широкое применение получат электроника и автоматика.

Такое внимание, уделяемое партией и правительством научно-техническому прогрессу гражданской авиации, вызывает у авиаработников стремление трудиться с полной отдачей сил, с чувством высокой ответственности и ответственности за порученное дело, чтобы внести достойный вклад в выполнение заданий девятой пятилетки.

В этом году коллективу Аэрофлота предстоит выполнить большой объем работ: перевезти 87 миллионов пассажиров, 2,1 миллиона тонн грузов и почты, обработать с воздуха 89 миллионов гектаров колхозных, совхозных полей и лесных массивов.

Горячо одобряя решения XXIV съезда партии, ноябрьского (1971 г.) Пленума ЦК КПСС и третьей сессии Верховного Совета СССР, коллективы предприятий, учреждений и учебных заведений гражданской

авиации намечают новые рубежи, принимают на себя социалистические обязательства, направленные на повышение эффективности производства, ускорение темпов роста производительности труда, успешное освоение новой авиационной техники.

Поддерживая начин трудящихся Москвы и Ленинграда, коллективы Центрального управления международных воздушных сообщений, Красноярского и Черновицкого авиапредприятий, авиаремонтного завода № 412 гражданской авиации выступили с инициативой развернуть социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия со дня образования СССР, досрочное выполнение плана 1972 года и заданий девятой пятилетки.

Так, коллектив Центрального управления международных воздушных сообщений, успешно решив производственную программу 1971 года, взял на себя следующие социалистические обязательства: на основе дальнейшего технического прогресса, лучшей организации труда, совершенствования выучки и мастерства авиаработников пятилетний план по объему авиаперевозок выполнить досрочно, к 7 ноября

1975 года, а задание на 1972 года — 20 декабря, до конца пятилетки налетать сверх плана 500 миллионов пассажиро-километров, в том числе в 1972 году — 100 млн. пассажирокилометров и перевезти сверх плана 30 тысяч пассажиров.

Путем повышения организации летной работы, обслуживания авиационной техники, внедрения механизации, автоматизации и улучшения управления производством личный состав ЦУ МВС обязался к 1975 году повысить производительность труда в сравнении с 1970 г. не менее чем на 40 процентов при плане 36 процентов, в 1972 г. — на 8 процентов.

За счет улучшения использования резервов производства и усиления режима экономии коллектив решил дать в течение пяти лет сверхплановой прибыли в сумме 5 млн. рублей, то есть не менее одного миллиона рублей в год; внедрить в производство бездефектный метод обслуживания авиационной техники, постоянно повышая исправность самолетов парка и уровень организации полетов; добиться регулярности не ниже 90 процентов; обеспечить непрерывное выполнение требований ЦК КПСС и Советского правительства, предьяв-

(Оконч. на 2 стр.)



За победу в соревновании, посвященном столетию со дня рождения В. И. Ленина, молодым кольцовским авиаторам был передан первый в Аэрофлоте именной самолет АН-24 «Киевский комсомолец». Почти два года прошло с тех пор. Многие воздушные трассы страны знакомы теперь этой машине. Право водить ее оспаривают в соревновании многие экипажи и дается оно лучшим.

## ПАРТИЙНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И ИДЕЙНОЕ ВОСПИТАНИЕ

Как уже сообщалось в нашей газете, в Пермском авиапредприятии состоялось собрание работников авиатехнических баз Уральского управления. С основным докладом «Об итогах работы за 1971 год и задачах на 1972 год» выступил главный инженер управления И. Е. Машкинский. В обсуждении доклада приняли участие руководители АТБ. С докладом о состоянии и мерах улучшения идейно-воспитательной работы по воспитанию у авиаработников высокой политической сознательности, дисциплины, коммунистического отношения к труду» выступил заместитель начальника политотдела УрУ ГА М. И. Новиков.

Из выступления М. Новикова, заместителя начальника политотдела.

Коллективы управления, приняв эстафету славных трудовых побед, одержанных нашим народом за годы 8-й пятилетки, встали на трудовую вахту по выполнению заданий нового пятилетнего плана.

В минувшем году девятой пятилетки командно-руководящий состав, партийные и общественные организации предприятий управления провели большую организаторскую, партийно-политическую и идеологическую работу по мобилизации личного состава на выполнение государственного плана и социалистических обязательств.

Бесспорно, что истекший трудовой год был годом продвижения вперед. Выросли кадры, богаче стали их духовные каче-

ства, общественная сознательность, возросли трудовая и политическая активность авиаработников, дух коллективизма. Возрос профессиональный и технический уровень летного, инженерно-технического состава и других авиаспециалистов.

Отрадным является тот факт, что командно-руководящий состав, партийные, общественные организации стали конкретнее и целенаправленнее вести идейно-воспитательную работу по укреплению дисциплины среди личного состава. И прежде всего в Уктусском, Кольцовском, Ижевском, Курганском предприятиях. Вместе с тем нами далеко не исчерпаны все возможности по мобилизации личного состава на решение задач, в том числе по коренному укреплению дисциплины, обеспечению безопасности полетов.

При этом, не снижая требовательности, в ее правильном партийном понимании, необходимо пойти по пути становления высокой, сознательной дисциплины, основанной на глубоком понимании нашими руководящими кадрами, всеми коммунистами и авиаработниками необходимости ее строгого соблюдения.

В воспитательной работе чрезвычайно важно доходить до каждого работника. Но как показы-

вает практика, работа с людьми нередко строится в общем и целом. На первый взгляд, с идейно-воспитательной работой на предприятиях обстоит все благополучно. Проводятся рабочие, партийные, комсомольские собрания с обсуждением важных вопросов, нет недостатка в количестве лекций, докладов, политических, проводятся заседания комитетов профсоюза, товарищеских судов, подводятся регулярно итоги социалистического соревнования.

В укреплении дисциплины недостаточно используется сила социалистического соревнования, его высшей формы — движения за коммунистический труд. Зачастую состояние трудовой дисциплины не принимается во внимание при подведении итогов соревнования и выдаче премий.

Конкретное выражение коммунистического отношения к труду проявляется в широком участии авиаработников в социалистическом соревновании за досрочное выполнение заданий девятой пятилетки.

Подъем уровня всей идейно-воспитательной работы должен осуществляться на основе повышения боеспособности партийных организаций, усиления их влияния на все стороны жизни производственных коллективов.

Экипаж корабля ИЛ-18 Г. А. Борцова — один из лучших в Кольцовском предприятии. Сам командир — ветеран Аэрофлота, участник Великой Отечественной войны. В свое время рыцарь неба летал в странах Африки. Много трасс приходилось ему прокладывать на север и восток страны. Под стать командиру и его боевой экипаж машины мирной.

На снимке: экипаж Г. А. Борцова. Крайний слева — командир.

## ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

На прошлой неделе состоялось открытое партийное собрание наземных служб Магнитогорского авиапредприятия.

Коммунисты заострили внимание на недостатках в котельной, автохозяйстве, службе светотехнического обеспечения полетов.

Начальники служб А. С. Махагонов, В. И. Внучков не на должном уровне проводят разбор с личным составом, службу было принято пять не всегда имеют личные планы работы на месяц, а если такие планы есть, то в них отсутствуют разделы, касающиеся индивидуальной воспитательной работы с

людьми, в результате чего в ряде наземных служб предприятия слабая дисциплина. Например, на работников автохозяйства в прошлом году наложено 17 дисциплинарных взысканий, в сантехслужбе — 3.

Четкой работе наземных служб наносит урон большая текучесть кадров. В прошлом году в сантехслужбе было принято пять человек. Уволилось столько же. В автохозяйство принято 32, а уволилось 28 человек.

Коммунисты постановили партийному бюро усилить контроль за выполнением

руководящих документов по обеспечению безопасности и регулярности полетов, партгруппам совместно с начальниками служб составить мероприятия по выполнению руководящих документов в кратчайший срок, а также принять конкретные меры по укреплению дисциплины, подняв роль и ответственность бригадиров и начальников смен.

Партийное собрание рекомендовало председателю местного комитета В. Т. Янковскому отчитаться перед партийным бюро по вопросу организации индивидуального социалистического соревнования между личным составом аэропорта в честь 50-летия образования СССР и 50-летия Аэрофлота.

А. ЛИХАЧЕВ,  
старший инженер  
ОНС УрУ ГА.



## ШИРЕ РАЗМАХ СОРЕВНОВАНИЯ

(Окончание.  
Нач. см. на 1 стр.)

ляемых к Аэрофлоту в деле повышения качества работы воздушного транспорта и достижения безопасности полетов.

Авиарботники Красноярского авиапредприятия обзались: план 1972 года по участковому пассажиробороте выполнить к 28 декабря с. г.; по налету часов применения авиации в народном хозяйстве — к 10 декабря с. г.; обеспечить 95 процентов прироста объемов работ за счет роста производительности труда; освоить эксплуатацию самолета ЯК-40; за счет освоения и внедрения новой техники, совершенствования организации производства и управления, повышения эффективности производства, получить экономию в сумме 100 тысяч рублей; всемерно развивать техническое творчество личного состава и внедрить в производство не менее 80 процентов принятых рационализаторских предложений с экономическим эффектом в сумме 215 тысяч рублей; выполнить мероприятия по научной организации труда и за счет их внедрения добиться экономи-

ческого эффекта 155 тысяч рублей; повысить исправность самолетного парка на 1,5 процента, против нормативов, утвержденных МГА.

Повышенные социалистические обязательства принял на себя и коллектив Черновицкого авиапредприятия Украинского управления гражданской авиации. Он решил выполнить пятилетний план по всем основным показателям досрочно, 7 ноября 1975 года; производительность труда за пятилетие повысить на 40 процентов против установленных планом 38 процентов; сверх плана за пятилетку выполнить по участковому пассажиробороте 10 миллионов пассажирокилометров и отправить 35 тысяч пассажиров; получить 300 тысяч рублей дополнительной выручки; к 22 декабря с. г. выполнить план 1972 года по всем показателям; за счет улучшения использования основных производственных фондов и резервов производства, усиления режима экономии получить 50 тысяч рублей сверхплановой прибыли; внедрить в производство 40 рационализаторских предложений с экономи-

ческим эффектом 11 тысяч рублей и 230 мероприятий по НОТ с экономическим эффектом 145 тысяч рублей.

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие завода № 412 гражданской авиации стали на трудовую вахту под девизом «50 недель ударного труда — 50-летию образования СССР». Они дали слово каждую неделю работать с высокими темпами, хорошим качеством и четким ритмом.

Коллективы Центрального управления международных воздушных сообщений, Красноярского и Черновицкого авиапредприятий, завода № 412 ГА обратились ко всем работникам гражданской авиации с призывом отдать все силы и знания борьбе за успешное выполнение решений XXIV съезда КПСС, активно включиться в социалистическое соревнование за достойную встречу 50-летия образования СССР, досрочное завершение плана 1972 года и заданий девятой пятилетки.

Коллегия Министерства гражданской авиации и президиум ЦК профсоюза за авиаработников одоб-

рили инициативу передовых коллективов и рекомендовали начальникам управлений, предприятий учебных заведений, начальникам политотделов (зам. по политчасти) управлений, председателям республиканских, территориальных, объединенных и местных комитетов профсоюза авиаработников развернуть необходимую организаторскую работу и массово-политическую работу по обсуждению и поддержке их почину и дальнейшему развитию социалистического соревнования за досрочное выполнение плана 1972 года и заданий пятилетки, за достойную встречу 50-летия образования СССР.

Социалистическое соревнование должно быть направлено на всемерное повышение экономической эффективности производства, максимальное использование внутренних резервов, освоение новой авиационной техники, дальнейший подъем производительности труда, обеспечение безопасности полетов, улучшение обслуживания пассажиров, повышение качества ремонта авиационной техники.

## НЕ ПО-СОСЕДСКИ

Открытое письмо начальнику АТБ Свердловского авиапредприятия Я. М. Ярошевичу.

Уважаемый Яков Моисеевич! Вы прекрасно знаете замечательную традицию Аэрофлота: на важных для народного хозяйства страны участках в определенные промежутки времени сосредотачиваются силы нескольких управлений. Таким ударным районом является север Тюменской области. За зимние месяцы для нефтянков Среднего Приобья, геологов Ямала и строителей газопровода Надым-Пунга предстояло перевезти более тридцати тысяч тонн грузов.

Подождал к концу февраль, а задание выполнено лишь на две трети.

По разнарядке ваше предприятие должно было выделить один самолет. Вы выделяете, но как? Я приведу примеры, хотя уверен, что вы о них знаете.

21 января прибыл борт 11017. Ему сразу же потребовалась форма 50. Выполнили. Отработал один день и ушел на базу для замены турбогенераторной установки ТГ-16 по отработке ресурса.

Ну, думали, чего в нашей работе не бывает? Не доглядели, не проконтролировали. Однако то же самое повторилось с 11034. Пришел он к нам 31 января сделали ему форму 100. 15 часов отработал самолет и потребовал замены тормозов и топливного насоса 463. На агрегат не оказалось паспорта. Самолет вернулся вояком.

7 февраля поступил самолет 12997 — вновь форма 100.

Как видите, Яков Моисеевич, это уже система, за которой просматривается стиль работы.

Трудно поверить, что вам неведомы эти факты, но напрашивается вывод о том, что вы решили воспользоваться случаем для улучшения технического состояния парка АН-12 за счет соседа. В. ШИРОБОВ, старший инженер ИАС Тюменского управления ГА.

## ЧИТАТЕЛЬ КРИТИКУЕТ, СОВЕТУЕТ, ПРЕДЛАГАЕТ

### ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ

Стали известны победители смотра-конкурса по рационализации и изобретательству в предприятиях Уральского управления за прошлый год.

Второе место поделили между собой рационализаторы Пермь и Магнитки, третье заняли ижевцы.

Смотровая комиссия управления присудила вторые места бризу, который возглавляет главный инженер АТБ В. В. Вахромов и совету ВОИР, где председателем В. Д. Рожков из Пермь.

Третье место у бриза и ВОИР Магнитки, которые возглавляют соответственно А. А. Капустин и А. П. Иванцов.

Комиссия отметила активную рационализаторскую работу ОКБ Пермского предприятия, бригады технического творчества Челябинска и бригаду технического творчества молодежи Магнитки.

Поощрены рационализатор Пермского предприятия Г. А. Чистяков, который внес три предложения с условной годовой экономией 3,2 тысячи рублей, и рационализатор А. В. Романов, внесший семь предложений, направленных на улучшение условий труда.

За хорошую организацию конкурса-смотра награждена почетной грамотой инженер Т. У. Монахова из Кольцовского предприятия.

А. САЛЬНИКОВ.

### ТЕХНИКА

#### БЕЗОПАСНОСТИ

Соблюдать правила техники безопасности необходимо ежедневно как на базе, так и в аэропортах местных воздушных линий.

Инженер летного подразделения Уктуса на общественных началах этими вопросами регулярно занимается не имеет возможности, а тем временем в предприятии происходят случаи производственного и бытового травматизма.

В прошлом году в предприятии было несколько таких случаев с потерей трудоспособности — это 776 рабочих дней.

Начальники служб предприятия не ведут борьбу за ликвидацию производственного и бытового травматизма, не расследуют причин, не разбирают их на общих собраниях с личным составом с тем, чтобы люди знали, у кого и по какой причине произошел тот или иной случай.

Травмы в быту произошли, в основном, по вине личного состава, а причинами производственного травматизма, как показывает анализ, является нарушение элементарных правил техники безопасности при производстве работ.

### КРЕПИТЬ ДИСЦИПЛИНУ

Во всех предприятиях Уральского управления ГА прошли собрания и конференции, на которых состоялись отчеты и выборы товарищеских судов.

В своем большинстве они прошли организованно, при большой активности участников, которые отмечали положительную работу товарищеских судов, критиковали за недостатки и упущения, вносили предложения по улучшению их деятельности.

В ходе отчетов и выборов составы товарищеских судов значительно обновились и пополнились. Председателями избраны хорошие организаторы, ини-

циативные и уважаемые в коллективах товарищи. Почти все они коммунисты.

Все выступавшие на собраниях подчеркивали огромное воспитательное значение товарищеских судов. Так, например, на авиаремпредприятии в Свердловске об этом говорили главный инженер В. А. Мочалов, главный технолог Б. М. Штопельман и другие.

Отмечая удельную работу товарищеского суда, который возглавляет И. И. Демин, выступавшие указали и на существенные недостатки. Товарищеский суд завода провел за отчетный период 22 заседания. Разбор всех дел и решения доводился до сведения всего коллектива завода.

Велики потери рабочего времени, связанные с простоями, прогулами, а также кратковременными отпусками без уважительных причин с разрешения администрации. Часто хозяйственные руководители, партийные и профсоюзные организации мирятся с наличием прогулов, опозданий и преждевременных уходов с работы.

Товарищеские суды предприятий УрУ ГА, используя доступные им меры воздействия, могут и должны активизировать свою работу по укреплению дисциплины труда, способствуя более эффективному использованию рабочего времени.

И. КАРПОВ.

### «УРАЛЬСКИЕ» БУДУТ

Водители Кравченко, Коротченко, Кузнецов, Сомов и другие водители Курганского авиаремпредприятия в своем письме в редакцию спрашивают, положена ли им меховая одежда. Старший инженер по охране труда и технике безопасности УрУ ГА Л. Н. Зимин разъясняет:

«6 мая 1971 года вышел приказ Министерства гражданской авиации. По этому приказу Госкомитет при Совете Министров и ВЦСПС решили улучшить обеспечение спецодеждой и спецобувью технического состава и работников службы перевозок. Было решено выдавать меховое обмундирование в районы III климатического пояса, который установлен как раз в Кургане. На шоферов это улучшение не распространено.

«Почему у нас в Кургане не платят поясной коэффициент и уральские? В Свердловске их выплачивают». В планово-экономическом отделе управления нам сообщили: в Кургане не платят поясной коэффициент потому, что не положено. В Директивах по девятому пятилетнему плану в 1973—1974 годах предусматривается выплата уральских на многих предприятиях нашего края.



Вертолет возвратился в Свердловский аэропорт.

Фото С. Медведева.

Выступая на XXIV съезде КПСС, тов. Л. И. Брежнев отметил, что Центральный Комитет КПСС одной из главных задач в своей работе считает создание высокой моральной атмосферы в нашем обществе, способствующей утверждению во всех звеньях общественной жизни, в труде и быте уважительного и заботливого отношения к человеку, честности, требовательности к себе и другим, доверия, сочетающегося со строгой ответственностью, духу настоящего товарищества.

В нашей стране созданы условия для осуществления подлинно человеческой заботы о миллионах людей. Внимание Коммунистической партии и Советского правительства к рабочим, крестьянам и интеллигенции проявляется во всей многосторонней жизни нашего общества. Люди, кадры — это ценнейший капитал нашей партии и всего советского общества. Они заслуживают уважения и бережного отношения.

Бережное отношение к кадрам вовсе не означает, что их надо «носить на руках», постоянно хвалить, награждать, оберегать от критики, создавать им тепличные условия. Ценить кадры — это значит прежде всего правильно их использовать на работе, создать условия доброжелательности, товарищества, то есть то, что позволит им в полной мере развернуть свои таланты и способности.

Большое значение приобретает совершенствование методов и стиля управления производством. Наука управлять, руководить в наши дни приобретает первостепенное значение. Душой этой науки является работа с людьми, деятельность которых в конечном счете определяет успех каждого дела. Говорят, что стиль — это человек. Деловые, политические и личные качества руководителя во многом определяют стиль его работы, ее полезную отдачу. Совершенствовать стиль управления значит, прежде всего, заботиться о формировании необходимых черт у каждого руководителя, у каждого специалиста.

Честность и добросовестность, чуткое и внимательное отношение к людям, стиль работы руководителя имеет большое значение не только в его личной деятельности, но и для результатов рабо-

## ТРУД, КОЛЛЕКТИВ, ЧЕЛОВЕК.

ты всего коллектива. Конечно, стиль работы в какой-то мере зависит от личных индивидуальных качеств человека, однако примером для каждого советского руководителя должен являться стиль работы В. И. Ленина.

Основными чертами ленинского стиля являются: связь науки и практики, партийность, принципиальность в решении любых вопросов, четкое распределение обязанностей и личная ответственность, введение строгой системы порядка, требовательность, добросовестность, инициативное выполнение любой работы, соблюдение дисциплины, постоянная связь с массами, коллективность в руководстве, личная скромность и простота.

В. И. Ленин, рассматривая качества, необходимые для руководителя, указывал, что руководитель должен обладать высшей способностью привлекать к себе людей.

А это можно достичь прежде всего тактичным, культурным, доброжелательным отношением к людям. Держаться одинаково просто с подчиненными, вышестоящими руководителями и посторонними. Такое поведение руководителя является признаком высокой культуры, располагает к нему людей и способствует созданию хороших товарищеских отношений в коллективе.

Выдержанность, тактичность и вежливость руководителя при любых условиях должна являться примером для подчиненных.

В аппарате управления и предприятиях за последние годы выросло очень много хороших, грамотных руководителей, которые во многом отвечают тем требованиям, которые сейчас предъявляются.

У таких руководителей создан рабо-

## НАУКА УПРАВЛЯТЬ

тоспособный, дружный коллектив, с нормальными взаимоотношениями, которому все задачи по плечу. Они хорошо управляют отделом, службой, потому что пользуются авторитетом в коллективе. И авторитет они создали не своим служебным положением, а прежде всего благодаря знаниям, опыту, отношению к делу и людям.

Долгое время инженерно-авиационной службой управления руководил коммунист И. С. Разумовский. Он создал отличный коллектив. В этой службе царит уважение друг к другу, деловая товарищеская обстановка. Его не боялись подчиненные, а уважали и полностью ему доверяли. Это т. Разумовский заслужил только хорошим, справедливым отношением к людям, проявлением заботы о них.

Сейчас службой руководит коммунист И. Е. Машковский. Он следует стилю работы своего предшественника.

Летной и диспетчерской службой руководит коммунист, заслуженный пилот СССР П. В. Банных. В этих службах создана такая же обстановка. Здесь люди работают с желанием, энтузиазмом. Все хорошее здесь создано усилиями коммуниста-руководителя П. В. Банных.

У таких руководителей меньше текучесть кадров, больше производственные успехи коллективов.

К сожалению, еще встречается в некоторых службах и отделах такое, где труд уже не радость, где происходят постоянные склоки, где нет товарищества и доброжелательства.

Отдел или служебный план выполняет, больше им ничего не нужно... А что до взаимоотношений в этих отделах — дело житейское, разбираются сами. В одном из ведущих отделов (я не буду на-

зывать, в каком предприятии он находится) с момента назначения на должность нового начальника положение резко изменилось в худшую сторону. Обладая далеко не «ангельским характером», он и его заместитель создали в отделе тревожную атмосферу. Грубость, а подчас и хамство часто появляются в отделе и исходят они от начальника или его заместителя. Учитывая, что там работают исключительно женщины, менее стойкие к хамству и оскорблениям, можно представить обстановку в этом отделе.

Потребление валидола и валерьяновых капель сотрудниками в этом отделе за последнее время резко возросло. Начальник отдела избрал свой стиль руководства подчиненными в форме грубого окрика и даже оскорбления. Не всегда находит возможным поздравиться с сотрудниками, не «балует» их обращением на «вы».

Социологи, проводившие исследования на ряде предприятий страны, установили важную закономерность: куда руководитель «не в духе», придирается, бранит своих сотрудников, — производительность труда снижается. Известно также, что первопричинами огромного количества сердечных заболеваний оказываются причинная обида, бестактность, оскорбительное слово.

Ошибки, неопытность, даже неприятные привычки — все это люди могут простить. Неуважительность не прощается.

Одинаково важны и воспитательная работа руководителя, и хозяйственная деятельность, ибо выполнение плана находится в прямой зависимости от моральных стандартов, от обстановки в коллективе.

Начальник отдела, о котором шла речь выше, уделял большое внимание одной стороне работы — хозяйственной, не занимаясь другой — воспитательной, и заменял ее грубым администрированием. Нужно помнить, что наша честь и достоинство — каждого в отдельности — зависят от того, насколько мы уважаем честь и достоинство других.

В. РУКАВИШНИКОВ,  
старший инспектор отдела кадров УрУ ГА.

Вы сидите в кресле летящего самолета и готовитесь к обеду. Вот бортпроводница приносит вам влажную хлопчатобумажную салфетку, вы укладываете ее на колени и вдруг чувствуете, как тепло исчезает, оставляя ощущение влажности.



## ЭЛЕКТРИЗАЦИЯ И ЧЕЛОВЕК В САМОЛЕТЕ

Это электростатические заряды вашей одежды, стекая на влажную салфетку, нейтрализовались, выделяя тепло. Какова же природа их возникновения и от чего зависит их накопление?

Электростатические заряды возникают не только от трения: это спутник распыления, дробления и резкого отрыва жидких, твердых и газообразных веществ.

При обычном полете, особенно в сухой снеговой, в высоких облаках, состоящих из кристаллов льда или снега, на поверхности самолета возникают заряды статического электричества. При этом насыщение поверхности зарядами растет пропорционально кубу скорости полета самолета.

Однако металлическая обшивка служит хорошим экраном, предохраняющим кабину, экипаж и пассажиров от возможного разряда, а наличие разрядников уменьшает концентрацию

зарядов на выступающих частях самолета (нос, фюзеляж, отъемная часть крыла, хвостовое оперение, антенны и приемник воздушного давления), способствуя непрерывному стеканию их в окружающую среду.

Но все же это не исключает влияния электризации на организм человека, особенно на пассажиров и экипаж самолета, который более продолжительное время находится в условиях полетной \* наэлектризованности.

Зарядке человеческого организма способствует его одежда. Чистая, сухая капроновая или шелковая рубашка, костюм из лавсановой ткани служат как бы обкладкой конденсатора, а само тело — как проводник, окруженный диэлектриком. Диэлектрик же от движений или от соприкосновения с другим заряженным телом — заряжается, а сам организм становится своего рода аккумулятором.

Чрезмерная электризация при грозовой деятельности или в условиях осадков вызывает повышение кровяного давления, раздражительность, боли в области сердца и другие неприятные ощущения. У людей с повышенной чувствительностью безвредные заряды могут вызвать возбуждение, головные боли, ухудшение сна. В условиях полета это может проявляться в виде утомления, снижения работоспособности и сонливости.

Поэтому уменьшение влияния электризации на организм человека является необходимым элементом в деле обеспечения безопасности полетов.

Существуют различные методы нейтрализации зарядов. Это установка в системах фильтров — уловителей, всевозможные металлические отводы и заземления, применение антистатической мастики и материалов, а также всевозможных нейтрализаторов.

Весьма простой и доступный путь нейтрализации зарядов — повышение относительной влажности воздуха в самолете, путем установки специальных маломощностных увлажнителей с кратковременным распылом воды или самосмазываемых ковриков.

В борьбе за сохранение здоровья экипажа особую роль приобретает проблема одежды и обуви для летного состава.

Обычно, электризуясь, одежда сообщает телу положительный заряд, вызывая усталость и снижение работоспособности, почему и нежелательно его накопление.

Материал для формы летного состава необходим из тканей, обладающих малой способностью накопления зарядов или синтетических, с хорошей проводимостью.

Наибольшего эффекта можно добиться при производстве одежды из тканей с противоположно заряженными волокнами.

Для летного состава нежелательно ношение одежды из капрона, шелка, лавсана, нейлона, перлона, и т. д., потому что наэлектризуясь, они не пропускают воздух и, прилипая к телу, стесняют движения. С этой точки зрения хорошо себя оправдывает одежда из хлопка и льна.

Наиболее емкостным накопителем статических за-

рядов в самолете является бытовое оборудование и декоративные отделки салонов. И здесь наиболее возможным представляется применение противоположно заряжаемых облицовок, панно, плиток, материалов с комбинацией противоположно заряжаемых волокон, а также пропитанных химическими «антистатическими» присадками.

Материалом, нейтрализующим заряды, должны быть обтянуты кресла пассажиров и экипажа или оборудованы стекателями, снимающими основную долю зарядов с организма человека. Наиболее эффективным в целях сохранения здоровья летного состава явилась бы установка в кабине экипажа и салонах низкочастотных ионизаторов или нейтрализаторов, способных устранять накопление статических зарядов, тем самым снимая усталость, раздражительность пагубно действующую в полете.

Проблемы статического электричества мало еще изучены, поэтому борьба с ним сложна, но необходима, так как главной ее целью является охрана здоровья человека в самолете.

**Л. КУЛЬМЯКОВА,**  
врач,  
**В. ЧЕРНЫШОВ,**  
бортмеханик.  
Кольцово.



### ОЛИМПИЙСКИЙ ГОД НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ОЛИМПИЙЦЕВ

#### УКТУС — БАКУРИАНИ

#### БЫСТРЫЕ ЛЫЖИ ТЕХНИКОВ

В воскресенье, 27 февраля, на базе отдыха Кольцовского предприятия «Красная горка» прошли соревнования по лыжным гонкам, посвященные Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота СССР.

В забегах участвовали 70 спортсменов, представляющие подразделения, службы и отделы Кольцовского предприятия.

В общекомандном зачете победу одержали лыжники АТБ, вторыми были движеницы, на третьем месте — спортсмены школы № 92.

В индивидуальных гонках на 10 километров первым финишировал Ф. Глухов, следом за ним В. Линкер из АТБ.

Женщины состязались на дистанции пять километров. Забег выиграла Н. Евстигнеева из службы движения, второй результат у представительницы службы бортпроводников В. Лашковой.

**В. ЧЕРЕПАНОВ,** секретарь комитета комсомола предприятия.

В четверг, 25 февраля, в Кировском предприятии проводился турнир по баскетболу, посвященный Дню Советской Армии.

В нем принимали участие команды летного подразделения, АТБ, связи, службы движения.

#### ЛУЧШИЕ ОТОБРАНЫ В СБОРНУЮ

Первое место завоевали пилоты, второе — авиатехники.

Лучшими спортсменами признаны пилоты Б. Булатов и Г. Гребенкин и авиатехники, В. Петров, В. Петенев, И. Логиновский.

Эта пятерка составит сборную Кировского авиапредприятия по баскетболу.

**Б. ДРЯГИН,** секретарь комитета комсомола предприятия.



Совсем недавно вился алый флаг над Уктусскими горами: здесь проходили лыжные соревнования XX зимней спартакиады, посвященной Олимпийским играм в Саппоро.

В Свердловске съезжались более ста спортсменов — победителей соревнований в своих предприятиях.

Три дня на голубых трассах Уктусских гор не затихала жаркая борьба. Спортсмены участвовали в состязаниях на дистанциях 5, 10, 15 и 30 километров, в эстафетах 4×10 и 3×5.

Определились лучшие из лучших. Они и составили сборную Уральского управления. В состав вошли чемпионка Аэрофлота 1970 года на дистанции 10 километров Надежда Волкова кировчанка авиатехник РЭСОС Владимир Краев, победивший в Свердловске в гонках на 15 и 30 километров, молодая спортсменка Людмила Токарева из Кольцово, Павел Расколов (Свердловск).

Команда лыжников Уральского управления гражданской авиации провела усиленные тренировки. На днях наши спортсмены вылетели в Бакуриани, где будут защищать честь уральских авиаторов на первенстве Аэрофлота. Счастливых вам стартов на бакурианской земле!

К. ЮРЬЕВ.



г. Свердловск, И-20.  
Аэропорт Уктус.  
Редакция газеты  
«Авиатор Урала»

Тел. 235—461.  
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 09172. Заказ № 3497.

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

### Это интересно!

#### ПО ОБЛАКАМ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

Мне было 10 лет, когда мы с отцом посетили в Петербурге выставку летательных аппаратов.

В памяти сохранилась модель воздушного велосипеда, которую выставил для обозрения публики венгерский фабрикант Немети. Конструкция этого аппарата была основана на принципе бумажных «змеев».

Общий его вес — 30 кг. Мотор весил 11 кг и имел мощность 0,75 л. с. Кроме того, летательный снаряд был снабжен газовым мотором тройного давления в 2,25 л. с. Аппарат мог катиться по земле. Сильного течения воздуха под поверхностью его крыльев было достаточно для того, чтобы двигать аппарат в воздухе.

Подвижные рамы в виде крыльев с тонкими бечевками служили для регулирования движения. Мотором приводился в движение также воздушный винт, помогавший движению аппарата в воздухе.

Место для сидения, на которое садился управитель, соединялось тонкой бечевкой с поверхностью крыльев и было устроено так, что простым наклоном тела центр тяжести в любую минуту переносился по желанию вперед, назад или в сторону и изменялось согласно этому направление движения. Крылья занимали поверхность в 18 кв. м.

Один квадратный метр поверхности крыльев поднимал 8 кг тяжести. Когда аппарат опускался на землю, то колеса, приводимые в движение мотором, спокойно катились по земле и опускали водителя совершенно безопасно для него.

Все данные об этом «воздушном велосипеде» мой отец тщательно записал в свою записную книжку, которая у меня сохранилась.

С тех пор мне не приходилось где-нибудь читать об этом изобретении, которое в настоящее время, вероятно, служило бы только для персональных прогулок на небольшом расстоянии, но мне, тогда подростку запомнилось крепко, на всю жизнь. Существует или нет в мире «воздушный велосипед» такого рода, как я увидел его на выставке в Петербурге? А если существует, то где и кто им пользуется? На это могут ответить специалисты.

**Г. БЕСЕДНЫХ,** свердловский краевед.



Последние зимние забавы ребят. Миновал февраль-бокогрей, еще несколько дней, а там... прощайте, салазки и лыжи до следующей зимы.

Снимок С. Александрова «Снежные забавы».