



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

15 апреля — ленинский коммунистический субботник

КВАРТАЛЬНЫЙ— ДОСРОЧНО!

КОМАНДОВАНИЕ, ПАРТИННЫЙ КОМИТЕТ И ОБЪЕДИНЕННЫЙ КОМИТЕТ ПРОФСОЮЗА УКТУССКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ РАПОРТОВАЛИ 30 МАРТА О ДОСРОЧНОМ ВЫПОЛНЕНИИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 1972 ГОДА В РЕЗУЛЬТАТЕ РАЗВЕРНУВШЕГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ 50-ЛЕТИЯ ОБРАЗОВАНИЯ СССР И 50-ЛЕТИЯ АЭРОФЛОТА.

КОЛЛЕКТИВ ВЫПОЛНИЛ ПЛАН ПЕРВОГО КВАРТАЛА ПО ОСНОВНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ К 30 МАРТА. ПАССАЖИРООБОРОТ (УЧАСТКОВЫЙ) — 107 ПРОЦ., ВЫРУЧКЕ — 101,7, ПРИБЫЛЬ — 100,1, ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА — 101,3 ПРОЦ.

УСПЕШНОЕ выполнение государственного плана второго года девятой пятилетки во многом будет зависеть от подготовки к весенне-летней навигации, а план второго и третьего кварталов напряженный. Например, Уктусское предприятие должно отправить 144 тысячи человек, перевезти 390 тонн почты, одну тысячу тонн грузов.

Некоторые аэропорты МВЛ подготовку к навигации начинают поздно.

Навстречу навигации

но. Например, в Алапавске, Ивделе все мероприятия намечены на конец апреля и май, а комиссия управления, проверяющая готовность аэропортов к навигации, начинает свою работу с 20 апреля. Значит, и ориентироваться надо так, чтобы всю основную работу закончить к этому времени. Еще есть время внести коррективы в планы подготовки и довести их до сведения личного состава аэропортов.

Готовясь к открытию навигации, служба движения Уктусского предприятия проделала большую работу по составлению новых инструкций по производству полетов для всех аэропортов МВЛ в свете нового НПП. В основном закончено оборудование наглядными пособиями КДП классифицированных аэропортов по новому НПП, изучены новые правила ведения связи, закончена учеба диспетчеров по особым случаям в полете по программе МГА. В Уктусском аэропорту завершается ремонт диспетчерских пунктов.

Всем службам, а особенно работникам наземных служб, предстоит проделать большую работу по подготовке к навигации. Задача состоит в том, чтобы все планы работ выполнить в намеченные сроки и с высоким качеством.

ВСЕ КАК ОДИН

Обширный план на ленинский коммунистический субботник у авиаторов Кольцовского предприятия. В летном подразделении самолетов ИЛ-18 каждому члену экипажа решено отчислить в фонд девятой пятилетки оплату за 1000 км, что составит в общем

1627 рублей. В подразделении самолетов АН-24, АН-12 денежная сумма составит 1050 рублей.

Служба бортипроводников отчислит в фонд пятилетки 215 рублей.

Сотрудники службы связи и радионавигации будут трудиться на своих рабочих местах радиооператоров, телеграфистов, радиотехников. На субботник выйдет 120 человек, они обязуются дать условной экономии 729 рублей.

Авиатехники АТБ проведут работу по форме № 2 на самолете ИЛ-18, по форме № 2 и 3 — на АН-24 с общей экономической эффективностью в 2382 рубля.

Большие дела наметили на 15 апреля и коллективы других служб Кольцовского авиапредприятия.

В ФОНД ПЯТИЛЕТКИ

Коллектив Курганского авиапредприятия готовится к Всесоюзному коммунистическому субботнику. Пилоты летного подразделения решили отчислить в фонд девятой пятилетки зарплату за налет часов 15 апреля.

А. НОВИК,
секретарь партийного бюро.



Встретились два товарища по небу — Владимир Темиркаевич Кашафутдинов и Мустафа Гениатович Саиткулов — командиры кораблей ИЛ-18 в Кольцовском авиапредприятии. Поговорить, обменяться опытом. Сейчас ветераны Аэрофлота встали на трудовую вахту в честь 50-летия образования СССР.

СЕЙЧАС я уже не помню, что праздновали тогда авиаторы Кольцово. В клубе собрались пилоты, техники, работники аэропорта. И уже когда закончилась официальная часть, командир сказал:

— Завтра у нашего товарища, — он указал на молодого пилота, — важное событие. В должности командира корабля он полетит в свой первый самостоятельный рейс...

Все аплодировали, поздравляли нового командира, говорили теплые слова. Радостный и счастливый, он, наверно, надолго запомнил этот день. А мне казалось, что не было тогда сказано главного — теплое «спасибо» человеку, который научил летать молодого пилота, вывел его на широкую самостоятельную дорогу в жизни. Никто не упомянул даже фамилию пилота-инструктора Халина, и, может быть напрасно, потому что неизвестно еще чья заслуга здесь больше — ученика или учителя.

Вот об этом, о моральном поощрении лучших пилотов, и думаешь, листая условия соревнования экипажей Свердловского предприятия.

Пилоты — инструкторы, как правило, — люди опытные, высококлассные специалисты. Им поэтому и доверяют воспитание молодой смены. Однако при подведении итогов оказывается, что показатели у них всегда ниже, чем у других экипажей, и только немногие из них добиваются в соревновании

классных мест. И объясняется это спецификой поставленных перед ними задач.

В условиях соревнования записано: повысить производительность полетов на столько-то процентов. Этого можно добиться только при правильном выборе высоты полета с учетом метеобстановки

организовать соревнования, чтобы поощрять действительно лучших, справедливо распределить поощрения, использовать моральные стимулы полностью, не снижая их воспитательного значения? В самом деле, если администрация не доплатит человеку заработанные деньги, зарплату, он тут же с

Пусть арифмометры экономистов не могут подсчитать, сколько стоит этот вклад в будущее. Но для того и подводят итоги соревнования всеми уважаемые, знающие свой коллектив люди, чтобы увидеть за сухими отчетами нынешнего дня дальние горизонты будущего.

рального удовлетворение, сознание того, что их труд принес пользу людям. Думаю, и вам пришлось замечать: если работа бесполезная — не радует и зарплата. Так уж воспитан советский человек. Можно понять поэтому пилотов-инструкторов. Люди скромные, они не особенно гонятся за почестями. Уверены, что делают нужное, необходимое людям дело, и тем довольны. Но вот здесь и важно вовремя отметить их.

Я помню, с каким вниманием и гордостью читали пилоты в прошлом году сообщение в «Правде», что средства, заработанные на субботнике, направлены на строительство Всесоюзного кардиологического центра.

В предстоящем субботнике будет участвовать еще больше работников предприятия. В фонд девятой пятилетки намечено перечислить почти девять тысяч рублей.

Сознание того, что выполненная работа принесет пользу людям, сама по себе уже доставляет моральное удовлетворение, радость.

Авторитет морального поощрения — благодарности, грамоты — неизмеримо возрастет, если он будет подкрепляться поощрением материальным. Может быть, стоит перенять поэтому опыт передовых предприятий Свердловска, где увеличивают сумму годового вознаграждения, если рабочий в течение года заслужил почетную грамоту или благодарность.

И. БУРКО.



**ТРУД,
КОЛЛЕКТИВ,
ЧЕЛОВЕК.**

АВТОРИТЕТ ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТЫ

по маршруту, точностью самолетовождения, правильном выборе режима работы двигателя. Но если второй пилот-стажер, специалист не очень опытный, такой экипаж никогда не добьется первого места — и экономия топлива, и другие показатели у них будут ниже.

Получается, что высококлассные, опытные специалисты, занятые обучением молодежи, остаются в стороне от того морального и материального поощрения, за которое борются остальные экипажи, остаются в стороне от коллектива. И потом, после подведения итогов соревнования, пилоты-инструкторы несколько пренебрежительно относятся к первым местам.

И тут появляется совсем непростой вопрос: как

фактами в руках может доказать: не учтено то-то и то-то. Но что может сделать пилот, если при подведении итогов его лишат почетной грамоты? Не может же он сказать, что это грамота его, поскольку низкие показатели от него не зависят. Я, например, таких случаев не знаю, но если бы пилот стал добиваться справедливости, думаю, что ему выдали бы грамоту, и делу конец!

К моральному стимулу не приложишь рублевой шкалы. И фонда для него не планируют. Тем более, здесь нужен не поверхностный, формальный подход, а внимание к каждому человеку, ко всему, что он сделал для коллектива сегодня и как он позаботился о его будущем предприятии.

И когда почетную грамоту будет труднее заработать, чем премию, повысится и ее моральное значение в глазах коллектива.

Стоит задуматься в связи с этим, правильно ли используют наши предприятия свои фонды материального поощрения. Ведь сейчас фонды эти по сути дела перекачиваются в фонд зарплат. Рабочие грузового склада Кольцово помнят только один случай поощрения за хорошую работу, по-настоящему ударный труд. Тогда они добились наивысшей производительности труда во всем управлении, и начальник аэропорта тут же подписал приказ о их поощрении.

Еще большим поощрением было для них мо-



Преподаватель по конструкции самолетов учебно-тренировочного подразделения Уральского управления С. П. Андреев проводит занятия с группой слушателей. Вы attentively следят они за рассказом педагога. Тема занятий: «Агрегаты гидросистемы самолета ИЛ-18».

На снимке: преподаватель С. П. Андреев на занятиях.

НАБИРАЯ ТЕМПЫ

Общая протяженность местных воздушных линий Свердловской области достигла 3490 километров.

В десятках городов и районных центров области жители стали получать газеты в день их выхода. В Алапаевске, Ирбите, Серове, Красноуфимске, Тавде налажено автобусное сообщение между аэропортами и городом.

Командование Уктусского предприятия проделало большую работу по привлечению пассажиров на авиалинии союзного значения. Летом каждый пятый пассажир, прибывающий в Свердловск, является транзитным. Для бронирования им мест ор-

ганизованы каналы прямой телеграфной связи в Серове, Алапаевске, Тавде, Ирбите. Новая технология дала пассажирам возможность в течение часа забронировать место на любой самолет, вылетающий из Кольцовского аэропорта.



В задачи уктусских авиаторов входит также и обслуживание промышленных предприятий, геологических экспедиций,

сельского и лесного хозяйств области.

Самолеты и вертолеты предприятия ежегодно выполняют большой объем работ, помогая сельчанам в борьбе за урожай, производя лесопатрульные полеты, обслуживают санитарные авиастанции по оказанию скорой медицинской помощи населению Свердловской и Челябинской областей.

Внешней пятилетке перед авиаторами Свердловска стоят большие задачи. В области перевозки пассажиров увеличатся на 46 процентов, грузов и почты — почти на 20 процентов. При этом предприятие должно получить 2 204,3 тысячи рублей прибыли и 12 813 тысяч рублей выручки. Пассажирооборот на собственном парке увеличится по отношению к 1970 году в два раза. Начнется переход на новую технику.

Успешное освоение новой техники будет зависеть не только от личных качеств работников предприятия, но и от условий аэропортов, в которые будут летать наши самолеты и вертолеты.

В целях дальнейшего улучшения обслуживания трудящихся Свердловской области авиатранспортом в ряде городов за счет средств местных бюджетов началась реконструкция аэровокзалов.

Первый год девятой пятилетки авиаторы Уктуса завершили с хорошими производственными показателями. План по участию пассажирообороту был выполнен на 110 процентов, налету — на 112, выработке — на 103, прибыли — на 107,1 процента.

Рост производительности труда составил 8,1 процента.

Эти показатели говорят о напряженном труде авиаторов Уктуса, которые во втором году пятилетки, набрав темпы, идут навстречу 50-летию образования СССР и полудесятилетнему юбилею Аэрофлота.

И. ШМАЛЬЦ,
и. о. командира предприятия.

состава принадлежит разборам полетов. В нашем летном подразделении выработана определенная система и методика проведения их, которая неустанно выполняется всеми экипажами, где бы они ни находились.

Вот и сейчас командир самолета В. И. Зырянов подробно анализирует полеты. Полеты проходили в сложных условиях — ветер с порывами до 15 м/сек, сырой снег ухудшил эффективность торможения. Требуется повышенное внимание экипажа на руление, взлет и посадку.

Отметив четкую работу второго пилота А. П. Пирогова, командир берет за «Руководство по летной эксплуатации самолета АН-2». Вновь прорабатывается раздел «Взлет и посадка при боковом ветре».

В связи с тем, что оба — и командир самолета, и второй пилот — недавно из отпуска, вновь повторяется приказ МГА «О порядке ведения радиосвязи». Обсуждается план на завтра, дается команда авиатехнику готовить самолеты для полета в Березово.

Напоминаю экипажу о наступлении сложного переходного периода, который требует от пилотов четкого взаимодействия, слаженности в работе, пунктуального выполнения руководящих документов, качественного анализа обстановки, в которой придется выполнять приказ.

Постепенно, с чисто летных вопросов разбор переходит к производственной деятельности. Интересует налет экипажа, работа с заказчиками, заправа ГСМ в аэропортах Тюменского управления и т. д.

Командир самолета рассказывает, что экипаж принял повышенные социальные обязательства в честь 50-летия образования СССР и успешно их выполняет.

Безусловно, есть в работе и свои трудности. Так, работая в Тюменском управлении, зачастую заказчик обратную загрузку не обеспечивает, поэтому для повышения производительности полетов пилотам самим

30 ЛЕТ В СТРОЮ



Третий год работает в Пермском авиопредприятии техник Виталий Тотин. Хороший специалист, активный комсомолец, Виталий признан одним из лучших авиатехников, обслуживающих самолеты на авиационно-химических работах. Он побывал уже в Узбекистане, на Украине. Крылатые помощники земледельцев, подготовленные в рейс Виталием Тотинем, налетали немало часов над полями Южного Урала.

Вот и нынешней весной Виталий вместе с другими пермскими авиаторами снова пришел на помощь колхозникам.

Сейчас, накануне 50-летия Аэрофлота, Петр Николаевич Ергин, как и многие его сверстники, оглядывается на пройденные годы. С авиацией он связан 35 лет «с гаком», а с Аэрофлотом — 30 лет. И все несет свою привычку, но нелегкую службу в Уктусском подразделении, точнее в аэропорту Красноуфимске. Именно служба, потому что он всегда на посту: в мороз, снег, дождь. В субботу можно встретить его на полосу: авиатехник встречает и провожает самолеты, нередко и почту принимает от экипажей, и пассажирам поможет высадиться.

Общаясь в 30-е годы, закончил школу ФЗО, стал слесарем-паровозником. Но работать на стальных локомотивах не пришлось — призвали в Красную Армию, общался с командирами, помогал готовить молодых пилотов, которые потом улетали на фронт — бить врага. Горючим машинами заправлял авиатехник П. Ергин.

В 1943 году учебное подразделение расформировали. П. Н. Ергин возвратился в Красноуфимский аэропорт. С тех пор он — лучший помощник экипажей АН-2, и вертолетов, которые частично в летнюю пору совершают патрульные полеты над лесами.

30 лет Петр Николаевич в строю, 30 лет скромный труженик встречается и провожает в небо самолеты.

К. ЮРЬЕВ,
Красноуфимск.

несколько машин. Вместе с командиром помогал готовить молодых пилотов, которые потом улетали на фронт — бить врага. Горючим машинами заправлял авиатехник П. Ергин.

В 1943 году учебное подразделение расформировали. П. Н. Ергин возвратился в Красноуфимский аэропорт. С тех пор он — лучший помощник экипажей АН-2, и вертолетов, которые частично в летнюю пору совершают патрульные полеты над лесами.

30 лет Петр Николаевич в строю, 30 лет скромный труженик встречается и провожает в небо самолеты.

К. ЮРЬЕВ,
Красноуфимск.

Запущен в серию новый самолет АН-26, являющийся дальнейшим развитием схемы самолета АН-24. Это грузовой самолет, предназначенный для перевозки грузов на линиях малой и средней протяженности. Большой грузовой люк оригинальной конструкции в хвостовой части фюзеляжа выгодно отличает данный самолет от предыдущих конструкций.

Самолет АН-26

Проем грузовой люка закрывается рамной, которая при опускании на землю может служить трапом при загрузке самолета различной техникой или для въезда автомашин типа «Волга», «ГАЗ-69» и других.

При перевозке самолетом различных грузов и техники на нем могут быть установлены транспортёр и кран-балка для облегчения и ускорения грузоучастно - разгрузочных работ. Транспортёр обеспечивает передвижение 4,5 тонны груза по кабине, а кран-балка — подъем и установку на пол или транспортёр до 1,5 тонны груза. Кран-балка и транспортёр приводятся в действие электромотором. Самолет оснащен двумя маршевыми турбовинтовыми двигателями и реактивными двигателями, установленными в правой мотогондole маршевого двигателя. Самолет можно использовать и для перевозки людей. Для этого вдоль бортов грузовой кабины могут быть установлены откидные сиденья на 38-40 человек. Безопасность полета обеспечивается дублированием всех ответственных систем, агрегатов, приборов, средств связи и радионавигации. (ТАСС).

Ветеран... Петр Ергин — уралец, вырос в Красноуфимском районе. К технике начал при-

КУБОК «ПРОПИСАН» НАВЕЧНО

В конце марта в Кургане состоялся турнир по волейболу между летными подразделениями предприятий УрГА. 9 команд были разбиты на две подгруппы. Игры проходили по круговой системе.

В первой подгруппе победу одержали пилоты Челябинского предприятия, во второй — Курганского. Они и встретились в финале. Со счетом 3:0 победили пилоты Кургана.

Во второй паре встретились волейболисты Уктуса и Ижевска, которые справились третьим местом. Встречу выиграли со счетом 3:1 свердловские пилоты.

По условиям соревнования волевой и дружной командой Кургана, за которую выступает командир М. Горюкова, ст. инструктор физкультуры УрГА.



командиром А. Н. Батичев. Но команда не была укомплектована полностью. Потребовалось два дня, чтобы пятый игрок прибыл на соревнование, но оказалось, что он не волейболист.

Непонятно, почему в летном подразделении Кировского предприятия не закупают волейбол! Ведь в программу общеразвивающих уроков зической подготовки во-

лейбол включен наравне с другими видами спорта. Второй год не участвуют в смотре физической подготовки летного состава вертолетчики Уктуса и коллективы летного подразделения Перми, где командиром А. И. Оборин.

Инструктором - методом по физкультуре и спорту в летных подразделениях приходится сталкиваться с большими трудностями, где чаще всего отгораживаются от спорта сложностью и трудностью работы летных коллективов, производственной загрузки.

Но дело здесь в другом — в нежелании руководителей предприятия выполнять указания МГА от 30 января 1967 года.

М. ГОРЮКОВА,
ст. инструктор физкультуры УрГА.

приходится изыскивать загрузку. В соседней комнате послеопытный разбор проводит командир транспортного экипажа Н. Б. Никонов, имеющий опыт работы в отрыве от базы. Сейчас трудится в транспортном коллективе, много внимания уделяет молодому пилоту А. П. Карпук, который пришел из училища в 1971 году.

Так как полет проходил в условиях «болтанки», командир самолета указывает на недостатки в выдержании заданного режима вторым пилотом и дает рекомендации, как в таких условиях правильно действовать.

Экипаж только что вернулся из аэропорта Тюмень, и Н. Б. Никонов рассказывает о хорошо оборудованном штурманском классе в этом аэропорту. Доходило и красочно оформлены наглядные пособия, а главное — просторное помещение дает возможность качественно готовиться к полетам. И как не вспомнить тесноту, скудность в «час пик» штурманской комнаты аэропорта Уктус.

Вечер. Утих гул моторов, пилоты отдыхают после трудовой смены. Любители футбола собрались у телевизора — идет матч на первенство страны. «Снайперы» бильярда ведут дуэль в зале у бильярдного стола.

В распоряжении пилотов шахматы, шашки. Вот жаль, что до сих пор нет в порту книжной передвижки, особенно в политической литературе.

85 проц. пилотов авиационно-технического подразделения самостоятельно изучают исторический материализм. Близится итоговые занятия и зачеты, поэтому в свободную минуту многие пилоты сидят над конспектами, изучают текущий материал. Но не хватает на всех той или иной рекомендованной литературы.

Пропагандисты-консультанты А. А. Чирва, Г. В. Ху-

дорожков и другие считают, что парткому авиопредприятия надо позаботиться о комплектовании таких библиотечек-передвижек.

В десятом часу вечера все пилоты собираются у радиоприемника. Слушаем дневник работы XV сессии профсоюзной, после информационного сообщения вновь обращаем внимание пилотов на основные положения речи Л. И. Брежнева и доклада А. Н. Шелепина.

Чувствуется, что эти выступления нашли горячий отклик в душе пилотов. Особенно слова Л. И. Брежнева: «Если мы не научимся работать лучше, чем работали раньше, то план окажется крайне напряженным...»

Коммунист Никонов говорит: «Мы взяли повышенные обязательства в честь 50-летия образования СССР. Они будут выполнены, если станем работать лучше, чем раньше.»

Утром присутствую на предполетной подготовке экипажа В. И. Зырянова.

Завтрак, медицинский осмотр, получение метеоконсультации. Погода по трассам благоприятствует выполнению полета. Уточнив у диспетчера состояние аэродрома, экипаж собрался в штурманской комнате для производства расчета полета.

Члены экипажа еще раз повторяют порядок ведения радиосвязи, особенности работы с несколькими зонами РДС.

Последние напутственные слова диспетчера — и мы в воздухе. Курс — на Березово.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО, заместитель командира подразделения по политчасти.

Уктус.



В марте 1971 года за отличные трудовые показатели решением Свердловского обкома КПСС и исполкома облсовета именя командира самолета АН-2 Уктусского авиопредприятия Евгения Григорьевича Легкоступа занесено в Книгу трудовой славы победителей соревнования в честь XXIV сезда КПСС.

Службу в Аэрофлоте Е. Г. Легкоступ начал авиамехаником. Много лет летал в Уктусе командиром, подготовил несколько вторых пилотов. Командование рекомендовало Е. Г. Легкоступа как одного из лучших в предприятии на переучивании. Он обучался в школе высшей летной подготовки в Ульяновске, вернулся в Кольцово. Сейчас начинает работать в новой должности второго пилота ИЛ-18.

На снимке: Е. Г. Легкоступ в самолете АН-2.

Авиатехники Курганского предприятия начали подготовку к весенне-летней навигации в первых числах марта.

На открытом партийном собрании были четко определены задачи авиатехников на данный период.

Группа подготовки производства, которую возглавил коммунист В. Я. Мурашов, обес-

Нет сейчас того азарта и повального увлечения НОТ, которое было раньше и которое вредило самой идее научной организации труда.

Большая радость этому сами инженеры-новаторы. Прошло время излишней парадности, в лабораториях остались лишь подлинная энтузиазм своего дела, люди заинтересованные и деловые. Но вместе с тем появились у них свои проблемы.

Валентин Степанович Дудин — начальник лаборатории НОТ Свердловского авиопредприятия — охотно показывает планы, рассказывает о своей работе, что является, что осталось на бумаге.

НА ЛИНЕЙКЕ ГОТОВНОСТИ

печила авиационно-техническую базу в полном объеме весенне-летних запасными частями.

На четвертое апреля подготовлено 14 самолетов. Хорошо трудятся в эти дни бригады Б. А. Денисова, В. П. Меньшикова и комсомольско-молодежная бригада А. Минтофанова.

К двадцатому апреля, рассказывает старший инженер АТБ Н. М. Зоткин, авиатехники предприятия собираются raportовать о готовности своей службы к открытию навигации.

И. СЕМЕНОВ.

НА ПОЛОЖЕНИИ ПАСЫНКА

служенных самолетов — зарплата, таким образом, поставлена в зависимость от конечных результатов работы.

Но не все рекомендации и предложения инженеров лаборатории встретили теплый прием у хозяйственников.

Изучали как-то инженеры лаборатории грузовой склада. Среди многих рекомендаций была предложена схема стоянок транзитных самолетов.

Предлагалось ставить их в определенных местах, поближе к АТБ, чтобы авиатехники не рыскали по всему полю в поисках самолета, а могли быстро его обслужить, и, главное, чтобы грузчики за короткое время стоянки могли погрузить на транзитный самолет почту и груз. По самым скромным подсчетам, внедрение этих рекомендаций сэкономит предприятию десять тысяч рублей в год.

Диспетчеры, от которых как раз зависело внедрение предложения, отвергли идею, даже не проверив ее на практике. Самыми вескими аргументами при этом были: у нас и своих дел хватает, а самолет на земле не наша забота.

Может быть, это и усложнило бы немного работу диспетчеров, но зато какой выигрыш для предприятия!

Но ведь не выполняются даже те предложения, ко-

торые не только не усложняют, а, наоборот, упрощают работу.

При сравнении показателей работы АТБ Свердловского и Челябинского предприятий выяснилось, что трудозатраты на обслуживание транзитных самолетов в Челябинске в два раза больше, чем в Кольцово. Это заинтересовало.

Изучили организацию труда свердловчан и челябинцев, выявили средние показатели и разослали свои рекомендации во все предприятия управления.

К сожалению, рекомендации эти так и остались на бумаге. Ни в одном предприятии не взяли на вооружение выводы свердловчан. Труд квалифицированных специалистов пропал даром.

Во всех случаях нотовцы апеллировали к начальству. Отдавались соответствующие приказы. И личный раз убеждались инженеры лаборатории, что если люди сторонны от работы, изучили «проблему» и писали рекомендации.

НОТ — не кампания, а длительное, последовательное и неуклонное улучшение организации производства и управления. Не второстепенным, а главными специалистами должны стать инженеры лабораторий и отделов НОТ в наших предприятиях.

И. МАТВЕЕВ.

ЭКИПАЖ НА ОПЕРАТИВНОЙ ТОЧКЕ

ИЗ ДНЕВНИКА ЗАМ. КОМАНДИРА ПО ПОЛИТЧАСТИ

Обеспечение безопасности полетов — одна из важнейших задач в работе летного подразделения. Наше партийное бюро большое внимание уделяет партийно-политической работе по обеспечению рейсов экипажей, в том числе экипажей, работающих длительное время в отрыве от базового аэропорта.

В месячных планах партийно-политической и воспитательной работы летного подразделения обязательно планируются мероприятия, связанные с непосредственным влиянием на конкретные рейсы, полеты.

Как правило, в месячном плане работы планируются участие: — в предварительной подготовке экипажей; — в предполетной подготовке с вылетающими экипажами и в полетах по трассам; — в послеопытных разборах и разборах итогов летного дня;

а также планируется обеспечение контроля за действиями экипажей, работающих в отрыве от базы, и оказание им практической помощи.

В соответствии с намеченным планом на март мне предстояло посетить аэропорты Тавды, Урай, Березово и ознакомиться с работой базировющихся там экипажей.

21 марта. В Свердловске теплый, весенний день, капель, плюсовая температура. Даже не верится, что там, куда лежит мой путь — на север Тюменской области, сейчас более 20° ниже нуля, метет снежная поземка.

Аэропорт Тавды — первая оперативная точка — встретила меня теплом, порывистым ветром. Снег таит на глазах.

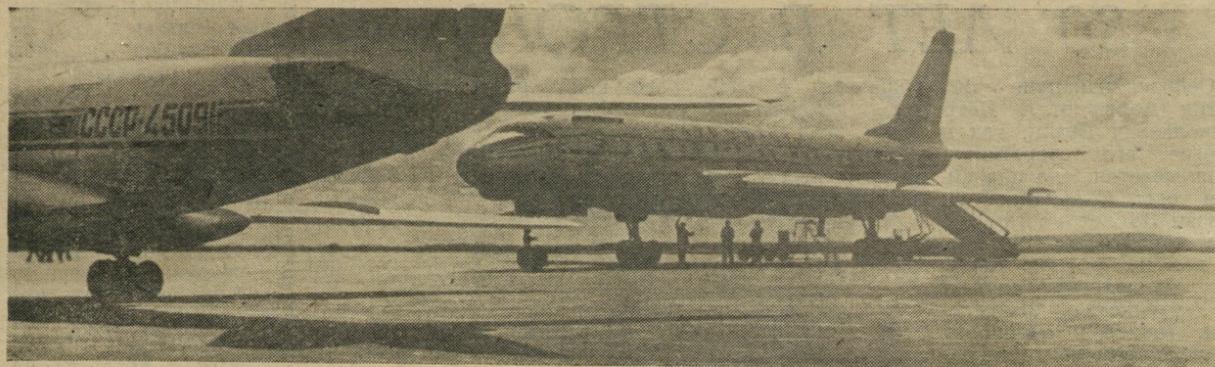
Пока экипажи в полетах, знакомлюсь с бытом. Следует отметить, что коллектив аэропорта Тавды (начальник — И. А. Скачков) много поработал минувшим летом — введена в строй гостиница для пилотов, которая значительно улучшила бытовые условия экипажей. Понистое хозяйской гостиницы является ее заведующая — Анна Константиновна Самкович, которая хлопочет в ней с утра до позднего вечера.

Работа столовой аэропорта заслуживает похвалы не только наших уктусских экипажей, но и пилотов Тюменского, Урайского, Березовского аэропортов.

Единственная проблема, которую никак не могут разрешить в порту, — столовая не работает в воскресенье и пилоты, по сути дела, сидят на сухом паёке.

Близится вечер, первым прилетает на нотевку экипаж авиационно-технического подразделения в составе: командир самолета В. И. Зырянов, второй пилот А. П. Пирогов, авиатехник С. П. Ушаков.

Авиатехник хлопочет у самолета, а пилоты уединились в отдельной комнате, чтобы никто не мешал, и приступили к разбору сегодняшних полетов. Огромная роль в воспитании и обучении летного



Новые маршруты

Нынче новое расписание Аэрофлота (кроме аэропортов местных воздушных линий, где летнее расписание вступает в силу 15 мая) введено с 1 апреля.

Какие новые линии появятся весной? — на этот вопрос отвечает инженер по расписанию Уральского управления гражданской авиации Л. В. Неумин:

— Самолет АН-24 начинает курсировать из Свердловска в Днепропетровск. Уральские авиаторы проложили с 1 апреля новую трассу на Улан-Удэ.



В предыдущие годы индивидуальные обязательства кассиры Центрального агентства брали неконкретные. Трудно было определить их реальность и проверить выполнение. Это не обеспечивало устойчивого перевыполнения плана и не доставляло морального удовлетворения борющимся за повышение производительности труда, так как они не видели результатов своих усилий.

Поэтому в ЦАВС решили брать обязательства в рублях, чтобы результат борьбы за повышение производительности труда был ясно виден, чтобы его можно было ощутить. В работе кассиры — это сумма выручки от проданных за смену авиабилетов.

СОРЕВНУЮТСЯ КАССИРЫ

Для этого необходимо, чтобы каждый имел личный экономически обоснованный план. А именно, не средняя сдача выручки между всеми кассирами в смену, а средняя выручка каждого плюс определенное ежедневное перевыполнение в рублях. Все это стало возможным лишь после проведения анализа индивидуальных итогов работы кассиров за 1971 год.

Каждый кассир взял обяза-

тельство ежедневно сдавать выручки на 100, а некоторые на 200 рублей больше.

Взяв такие обязательства, все кассиры, без какого-либо дополнительного, громоздкого учета, высчитывания процентов повышения производительности труда и других видов подведения итогов могут ежедневно следить за ходом выполнения взятых обязательств.

Записывались также пожелания и предложения о том, что кассиры считают необходимым сделать по совершенствованию организации труда. Эти предложения легли в основу планов

оргтехмероприятий, научной организации труда, родившихся на рабочих местах.

Считаем, что конкретные обязательства кассиров в совокупности с резервами повышения производительности труда за счет внедрения мероприятий по автоматизации, механизации, улучшению условий труда и других оргтехмероприятий дадут нам возможность достойно встретить 50-летие СССР, досрочно выполнить годовой план.

Ю. ГОРДИЕНКО, председатель местного комитета ЦАВС УрУ ГА.

ЗОЛОТЫЕ РОССЫПИ ОГНЕЙ

Аэрофлот глазами пассажира

— Товарищи пассажиры, мы продолжаем наш рейс шестнадцать сорок восемь по маршруту Новосибирск — Омск — Курган — Свердловск — Пермь. Просьба пристегнуть ремни.

Самолет уже стоял на взлетной полосе, подрагивая от нетерпения. Вот он рванул, словно подхваченный невидимой сильной рукой и красные сигнальные огни Кольцово провалились далеко вниз. Мягко ушли восвояси шасси, погасли стартовые прожекторы — воздушный корабль, набирая высоту, пустился в свое ночное плавание.

— Посмотрите, как красиво, — бортпроводница вместе со всеми любовалась вроде бы привычным для нее зрелищем.

Сверху казалось, будто осколки яркого весеннего солнца, забыв погаснуть с приходом темноты, слились в сверкающий разноцветный хоровод, словно длинную-преддлинную елочную гирлянду уронили на землю, где она пунктиром красных, желтых, голубых

фонариков и изумрудными лентами неоновых вывесок заполнила все пространство. Искрящиеся сосульки улиц переливались в бликах автомобильных фар,



дробясь бесчисленными переулками и совершенно тая на окраинах.

— Мы подлетаем к Перми, — негромко сказала в микрофон бортпроводница. — Сейчас вы увидите наш город.

И снова, как драгоценные самоцветы, рассыпались по темной плоскости земли огни, образуя затейливую вязь.

— Вот, обратите внимание, слева Мотовилиха. А этот сиреневый пятиугольник — площадь Дружбы. Пассажиры с правой стороны могут видеть оперный театр и универсам «Пермь» — голубыми буквами написано. Темная полоса дальше — это наша

Кама. Сейчас мы пересекаем главную улицу города — Комсомольский проспект. Слева — ипподром, жаль, что он не освещен: было бы значительно красивее. А этот район называется Болатово...

— Полет окончен. Наш самолет приземлился в аэропорту. Этот рейс выполнял экипаж Уральского управления гражданской авиации, командир корабля — тов. Михайлов. Мы прощаемся с вами и желаем всего самого доброго.

По проходу между кресел озабоченно прошептал экипаж. Через минуту стали выходить и пассажиры, благодаря за приятный полет хозяйку воздушного лайнера, которая провожала их у трапа.

Салон опустел. Бортпроводница Галя Самойловских, закончив свои хозяйские обязанности, взглянула на часы: одиннадцать. А в Новосибирске, откуда вылетели еще засветло, — уже завтра.

Е. СЕРГЕЕВ, студент. Пермь.



Самолеты Як-40 в Уральском управлении летают в Ульяновск и Курган, Челябинск и Пермь. На снимке: Як-40 в Кольцовском аэропорту перед полетом.

В Свердловске в магазине «Политическая книга» открылась выставка-продажа книг и изопroduкций, посвященная 102-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина.

На выставке-продаже можно приобрести биографию вождя революции, работы Владимира Ильича, воспоминания его соратников, иллюстрированные альбомы и плакаты с портретами

ПРОЧТИ ЭТУ КНИГУ

В. И. Ленина. Предлагаем вашему вниманию следующие книги, представленные на выставке:

Буденный С. М. Встречи с Ильичем. М., ДОСААФ, 1970.

Карпинский В. А. Владимир Ильич Ленин — вождь, товарищ, человек. М., Политиздат, 1971.

Петровский Г. И. Наш мудрый вождь. М., Политиздат, 1971.

Клара Цеткин. Воспоминания о Ленине. М., Политиздат, 1971.

В помощь изучающим биографию Владимира Ильича можно предложить альбом «Ленин» (М., Политиздат, 1972). Для оформления стенда к ленинским дням альбом будет ценным пособием с наглядным материалом.

Посетите наш магазин и приобретите нужные вам книги. Адрес: Свердловск, проспект Ленина, 25. Телефон 51-71-34.

Т. АНТОНОВА, старший продавец.

Лес посеял самолет

Летчики Уктусского аэропорта выполнили по основному показателю мартовский план, а кварталный — еще раньше.

Из чего слагается успех летчиков Уктуса план? Это перевозки пассажиров, почты, грузов, обслуживание различных отраслей хозяйства. Так, в марте авиаторы сеяли с самолета АН-2 сосну в Ивдельском, Гаринском и Оусском лесхозах — засеяли 1892 гектара.

СПОРТ

На финише зимней спартакиады Магнитогорского авиапредприятия в течение последнего месяца восемь команд от всех основных служб и подразделений боролись за звание чемпиона предприятия по волейболу.

Позади 28 встреч турнира. Борьба была очень напряженной: победителей-пилотов отделило от команды электрослужбы и ГСМ всего одно очко. Первая команда АТБ и волейболисты штаба набрали равное количество очков и лишь лучшая разность выигранных и проигранных партий вывела команду АТБ в число призеров.

Победителям вручены переходящий кубок, волейбольный мяч и дипломы.

Теперь у нас остались два вида зимней спартакиады: стрельба и спор-

тивное рыболовство. Рыболовы авиапредприятия уже приняли участие в первенстве городского спортивного общества «Спартак» и выступили успешно, заняв первое место. Неплохо выступили в спартаковских стартах и лыжники — второе место, чего не скажешь о их выступлении на первенстве УрУ ГА. Недостаточная настойчивость в тренировках, отсутствие спортивной злости «утянули» команду в низ таблицы.

Зимний спортивный сезон кончается. Впереди большое спортивное лето. Поэтому хотелось бы обменяться мнениями по итогам и планам на будущее с инструкторами

по физкультуре и спорту других авиапредприятий. Узнать о их опыте работы

НА ФИНИШЕ СПАРТАКИАДЫ

по обязательной физической подготовке среди летно-подъемного состава, о ее организации и планировании, о приеме контрольных нормативов и упражнении, взаимодействии с врачами и так далее.

Ведь забота о хорошей физической подготовке летного состава — одна из задач авиации.

Этот год стал первым годом нового спортивного комплекса ГТО. Сдача комплексных норм должна превратиться повсеместно в массовый праздник здо-

ровья и силы, поэтому нам, активу, необходимо общими усилиями как

можно лучше его организовать и провести.

В. НЕРЕТИН, инструктор по физкультуре и спорту Магнитогорского авиапредприятия.



г. Свердловск, И-20. Аэропорт Уктус. Редакция газеты «Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 08177. Заказ № 4039.

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