



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

12

апреля —

День

КОСМОНАВТИКИ

ЗА СТРОКОЙ ОТЧЕТА

Итоги работы за третий квартал

КАЗАЛОСЬ, совсем недавно отмечался полудекадный юбилей Аэрофлота, но уже три месяца юбилейного года позади. Какими они были для уральских авиаторов? Об этом лучше всего узнать в плано-экономическом отделе управления. В эти дни сюда стекаются данные о выполнении плана первого квартала нынешнего года. Они поступают в виде отчетов на стандартных бланках, они уточняются в телефонных разговорах.

На столе у Людмилы Дмитриевны Большаковой, и. о. начальника отдела, большие листы сводных отчетов. Каждому предприятию здесь отведена своя графа, в которой чернилами, а кое-где ориентировочно, каран-

дашом, проставлены цифры основных показателей. Они в обобщенном, концентрированном виде представляют многочисленные рейсы во все концы страны, тонны перевезенных грузов, тысячи отправленных пассажиров.

По оперативным данным план в целом по управлению за первый квартал выполнен по пассажирообороту на 108 процентов, на 105 процентов по приведенным часам. Выручка составила 103 процента, прибыль —

112,4 процента против плановой. Справились с выполнением производственного плана по всем основным показателям Челябинское, Магнитогорское, Курганское и Свердловское предприятия.

За первые два месяца эти предприятия улучшили качественные показатели. Использование самолетов по коммерческой загрузке по сравнению с тем же периодом прошлого года возросло в Кольцово на 1,4 процента, в Кургане на 7, в Че-

лябинске — на 2,7, в Магнитогорске — на 6 процентов.

Увеличилась производительность полетов на самолетах ИЛ-18. Она составляет 1 процент к плану и 1,4 — к результатам первых двух месяцев прошлого года. По АН-24 производительность увеличилась на полтора процента к плану и на 1,9 — к прошлому году.

Вырос и налет часов на один списочный самолет по ИЛ-18. Он оказался больше планового на 9,5 процента. По сравнению с тем же периодом прошлого года налет возрос на 4,2 процента. Занятость кресел относительно 1972 года повысилась на 2,2 процента.

Листы сводного отчета дают возможность увидеть не только успехи, но и выпукло, как в фокусе, показывают недостатки. В Ижевском авиапредприятии производственный план по коммерческой загрузке снизился на 2,5 процента к прошлому году, а производительность полетов стала ниже на 2,7 процента. Уктусское предприятие не выполнило план по приведенным часам и по прибыли.

Такой качественный показатель, как производительность полета, характеризует использование самолетного парка по разным типам самолетов. За истекший квартал самолеты АН-2, ЛИ-2, ЯК-40 и АН-12 не выполнили плановую производительность полетов и снизили ее относительно прошлого года. Причина этого — недостаточная загрузка.

По большинству типов самолетов (кроме ИЛ-18) не выполнен план налетов на 1 списочный самолет.

В связи с пониженной производительностью полетов и уменьшившейся коммерческой загрузкой на 0,2 процента завышена себестоимость одного тонно-километра относительно прошлого года.

Мы рассмотрели ориентировочные цифры выполнения плана за прошлый квартал. Сейчас все эти данные уточняются, суммируются. Есть уже некоторые сведения о причинах роста или уменьшения тех или иных показателей. В одних случаях это — введение новых линий, новых рейсов. В других — отрицательных — недостаточная гибкость коммерческих связей с заказчиками, не своевременная или не совсем удачная реклама. Тем не менее практика передовых предприятий может показать неиспользованные резервы выполнения плана.

И. ГРИШИНА.

В КУРГАНСКОМ авиапредприятии издан приказ о проведении коммунистического субботника. Каждому члену штаба субботника выделен определенный раздел, за который тот несет полную ответственность.

Каждому свой раздел

Заместителю начальника аэропорта по наземным службам И. Е. Матыхину поручено организовать заготовку топлива к зиме, обвязку цистерн в ГСМ. Начальник АТБ В. С. Дубельштейн возглавляет работы в своей службе, руководит сбором металлического лома.

Летный состав в день субботника будет совершать рейсы, часть денег за которые отчисляется в фонд пятилетки. А свободные от наряда пилоты займутся уборкой территории вокруг аэровокзала.

А. ГОРБУНОВ,

г. Курган.

21 АПРЕЛЯ — ВСЕ НА СУББОТНИК!

Детальный план

В Ижевском предприятии создан детальный план коммунистического субботника. Рассчитаны часы, место, время работы для каждой службы. Экономический эффект мероприятия в целом составит 1554 рубля, из них подлежат перечислению в фонд пятилетки 238 рублей.

Летное подразделение в этот день будет совершать рейсы на экономленном топливе, рабочая смена АТБ готовится провести технический регламент очередного самолета, 30 человек выйдут на помощь строителям нового аэровокзала. На территории аэропорта намечено провести уборку, подготовлена наглядная агитация.

Несколько необычно задание у работников службы движения и метеостанции. Они должны счищать металлический ворс от щеток на летной полосе, рулежных дорожках. Всего будет приведено в порядок 25 гектаров территории, 3242 кв. метра производственных помещений.

Штаб субботника возглавил заместитель начальника аэропорта по наземным службам Александр Александрович Косенков.

Комсомольцы Пермского авиапредприятия встретят Всесоюзный ленинский коммунистический субботник ударным трудом.

Ударный отряд

Часть из них будет трудиться на рабочих местах — другие на благоустройстве территории аэропорта.

Из комсомольцев сформирован ударный отряд, который в этот день будет работать на сборе металлолома.

Б. АДильбеков.

Зеленый наряд — аэропорту

В Кирове нынче весна ранняя, поэтому главным заданием коммунистического субботника в авиапредприятии стало благоустройство и озеленение территории. Планируется высадить около 400 деревьев и кустарников, привести в порядок территорию возле АТБ.

Каждый экипаж летного подразделения обязался налетать 3 часа, деньги за которые намечено перечислить в фонд девятой пятилетки.

На заместителя начальника штаба субботника П. С. Колотова возложено обеспечение работающих техни-

кой, инвентарем, транспортом. Начальником штаба назначен председатель профкома предприятия В. И. Колчин.

А. СМЕРНОВ,
командир Кировского
авиапредприятия.

г. Киров.

Трудные километры

На окраине Невьянска составляется из вагончиков на резиновом ходу городок без улиц. Хозяева вагончиков называют это перебазиркой. Совсем недавно строители СУ-8 треста «Союзводмеханизация» работали на знаменитом нефтепроводе Самотлор — Тюмень — Альметьевск, теперь их ждет трасса второй нитки газопровода Северные районы Тюменской области — Урал.

Среди строителей, все прибывающих сюда, в Невьянск, есть, конечно,

и новички. Но большинство уже порядком поколело по стране: за их плечами и «Сияние Севера» и нефтепровод Оха — Комсомольск на Сахалине, и трасса Усть-Балык — Омск.

В этом районе работы только начинаются, есть места, где, по выражению строителей, «еще конь не валялся». Мы облетели почти всю трассу: на многих участках тянутся километры второй нитки, готовые к эксплуатации, похожие сверху на сварочный шов.

В апреле на второй нитке газопровода нужно рассчитать 97 километров трассы, сварить 124 и изолировать 69 километров траншей. Впрочем, учтите, что цифры здесь быстро стареют. Строители торопятся. Прогноз погоды на апрель их весьма огорчил: синоптики пообещали, что температура воздуха дойдет до плюс двадцати. Кое-где техника уже увязает в болотах. Поэтому главные силы брошены сейчас на то, чтобы в первую очередь успеть пройти тонкие участки трассы.

В. ВЕТЛУГИН.

На снимке: на одном из участков трассы.





АЭРОПОРТ Кольцово. Днем и ночью здесь одинаково оживленно. Революционных двигателей напоминает могучее звучание органа.

Здесь десятки служб, обеспечивающих надежность и безопасность полетов. Среди них — служба погоды — АМСГ. О ее сегодняшнем дне мы попросили рассказать начальника АМСГ, инженера-метеоролога Н. М. БЕЛОМАЗА.

— Николай Михайлович, что изменилось в организации работы станции за последние годы?

— Перемены немалые. Увеличилась протяженность трасс. Сегодня метеостанция круглосуточно обслуживает дальние беспосадочные рейсы. За последние десять лет качество авиaproгнозов повысилось до 95 проц. На помощь нам пришла техника. Если раньше карты погоды составляли вручную на местах, то сейчас все аэрометеорологические материалы непрерывно поступают из Москвы, Новосибирска и Свердловска по телетайпу. Каждые три часа меняются карты погоды для разных высот. Аппаратная связь принимает оперативную метеорологическую информацию из 21 аэропорта Советского Союза. Непосредственно на АМСГ составляются только «микророльцовки» в сложную погоду, аэро-

гические диаграммы.

С конца июня 1972 года на станции проходит испытание новый метеорологический радиолокатор, который помогает определить местонахождение, характер, высоту и скорость облаков в радиусе 300 км.

— Бывает ли так, что по вине метеослужбы нарушается график полетов или самолет попадает в сложные условия?

— В нарушении графика обычно бывает виновата погода. Мы делаем все возможное, чтобы вовремя предупредить пилотов и диспетчеров о «сюрпризах», которые она им готовит. Летом прошлого года корабль АН-24 вошел в градовое облако, в результате чего у машины появились повреждения. Этого не случилось

полета рассчитывает сроки изменения метеослужбой.

— В этом году Аэрофлоту исполнилось полвека. Авиароботники решили отметить юбилейный год ударным трудом. Как отнесся к этому коллектив АМСГ?

— Наш коллектив взял повышенные обязательства: добился оправданности прогнозов девяти авиачасов не ниже 95 проц., в прогнозировании ветра — 99 проц., степени предупреждаемости опасных для авиации явлений — 98 процентов. Ряд мер по улучшению организации труда позволил ликвидировать параллелизм. Например, техники-синоптики обучаются всем видам работ на АМСГ: ведению аэрологических наблюдений,

ДНЕМ И НОЧЬЮ

бы, если бы экипаж серьезнее отнесся к предупреждению АМСГ, которой с помощью нового локатора удалось вовремя обнаружить грозовые облака.

— Николай Михайлович, а кто же следит за погодой в районе аэропорта Кольцово?

— Наблюдение за фактической погодой на аэродроме осуществляет круглосуточно дежурный техник-синоптик на основном старте. Работа очень ответственная. Судите сами: ошибка на 1 мм при определении горизонтальной видимости соответствует 11 м высоты.

Весна — время небесных гроз и шквалов. Поэтому с особой тщательностью собираются и анализируются штормовая информация по пути следования и в зоне снижения самолета. Инженер-синоптик по картам погоды и ветров на высоте

нанесению информации, печатанию на машинке и ТПА-1. Овладение смежными специальностями дает возможность уже к осени этого года сократить штат на 15 процентов, за счет чего увеличится заработная плата служащих АМСГ.

— Николай Михайлович, что, по-вашему, затрудняет работу метеослужбы?

— Синоптика — наука молодая и развивающаяся. В ней еще много неизученного. Одной из главных причин тех 5—8 проц. неоправданности прогнозов является плохо изученное влияние рельефа и местных особенностей на изменение климата. На нашей АМСГ широко применяются новые расчетные методы, которые мы проверили и уточнили в соответствии с местными условиями. Но у нас пока мало внимания уделяют

анализу атмосферных фронтов, а без этого анализа расчетные методы теряют свою эффективность.

— Николай Михайлович, несколько слов о людях, с которыми вы работаете.

— Люди у нас подобраны хорошие. Работают дисциплинированно и слаженно. «Костяк» нашего коллектива составляют специалисты с богатым опытом, которым они охотно делятся с молодежью. С первого дня организации станции работают у нас техник-синоптик Т. И. Касатова, инженер-синоптик В. Г. Кирсанова и В. В. Пилипенко. К ним идут за помощью, обращаются за советом, на них равняются у нас на АМСГ.

С хорошей стороны зарекомендовали себя молодые специалисты Людмила Сысоенко, Лиля Меньшикова, Таня Безгубенко.

КТО СЕГОДНЯ ВПЕРЕДИ?

В октябре прошлого года летное подразделение ИЛ-18 Кольцовского авиапредприятия вызвало на социалистическое соревнование летное подразделение Северного управления гражданской авиации.

О ходе такого соревнования, о некоторых, уже достигнутых успехах, о планах на будущее рассказывает интервью, взятое у руководителя кольцовского летного коллектива.

Вопрос к заместителю командира по политико-воспитательной работе Б. Т. НАЗАРЕНКО:

— Борис Тимофеевич, сначала небольшая «историческая экскурсия» — когда и в связи с чем возникла эта идея — вызвать ленинградцев на соревнование?

Как известно, оба авиапредприятия соревнуются уже не первый год. Но мысль о соревновании «внутри», конкретно между коллективами возникла как-то неожиданно. Год назад, в Ленинграде, зашел однажды разговор с ленинградцами о соревновании авиапредприятий, и вдруг — а почему бы не поме-

ряться нам силами между «летными»? И техника одинаковая, и задания однотипные. «Загорелись», обсудили, решили попробовать...

Сделать выводы по работе коллектива в ходе социалистического соревнования за этот небольшой, хотя не такой уж и малый срок, мы попросили Н. А. Пензину, заместителя командира летного подразделения.

— Во-первых, необходимо отметить значительно возросшую производительность полетов, показатели которой у нас несколько выше, чем у ленинградцев.

Причины? Прежде всего, четкая организация полетов!

Далее, в ходе социалистического соревнования, и это также немаловажно, повысилась производительная дисциплина членов экипажей, которая контролируется, в основном, пилотами-инструкторами, командирами подразделений или его заместителем.

Обеспечить безопасность полетов — вот наш общий девиз, девиз, под которым мы соревнуемся. И в результате — ни одного летного происшествия за истекший год ни в том, ни в другом подразделении нет.

— А были какие-либо причины в ходе соревнования как с той, так и с другой стороны?

На этот вопрос отвечает Б. Т. Назаренко.

— Да, безусловно. К примеру, по инициативе ленинградцев мы организовали отчисление оплаты за каждые 1000 км в фонд 9-ой пятилетки от каждого в отдельности экипажа.

За счет максимальной точности расчетов полета на экономном топливе — 1040 т, нашими летчиками было выполнено 52 рейса.

Им можно доверить самый ответственный участок работы, потому что знаешь — не подведут.

На 95 процентов оправдываются прогнозы молодого инженера-синоптика Любы Чмутовой. Инженер-синоптик Л. Н. Титова второй год проводит занятия с летным и диспетчерскими составами в период весенне-летней навигации.

В общем, коллектив работоспособный и дружный. Можно рассказать о каждом работнике много хорошего.

— Чем знаменателен для метеослужбы Кольцово 1973 год?

Исполнилось ровно 30 лет со дня организации станции. Наша АМСГ была награждена Почетной грамотой ЦК профсоюза авиастроителей. Пятый год удерживаем звание коллектива коммунистического труда. В марте этого года мы вызвали на соревнование коллектив АМСГ Челябинского аэропорта. О. ТРУБНИКОВА, наш внештатный корреспондент.

Бери с коммунистов пример

ЗА ЕГО ПЛЕЧАМИ тысячи километров голубых дорог, трудных и легких, интересных и рядовых, но, преодолевая которые, он всегда ощущал, что авиация — это одна из важных артерий XX века.

Он сидит передо мной, Владимир Прокофьевич Мошков, командир ИЛ-18, рассказывает, вспоминает товарищей, полеты, а руки лежат на столе так, словно в любой момент готовы взять штурвал управления, и позади, над телефоном, приколот иголкой белый лист бумаги, где крупно написано: «Узнать сегодня о наряде». Завтра опять полет. Спрашиваю, куда.

— В Ленинград.

Сколько их у него было? Обычных рейсов, из которых слагается вся жизнь... Те 39 лет, которые он пролетал, — это просто цифра, и не больше? Не было ни трудных полетов, ни изнурительных дней в блокадном Ленинграде... не было! Он завтра встанет утром и, как всегда, скажет: «Ну, мне пора»...

Рейсы в Ленинград для Мошкова любимые. Здесь он начал служить в авиации в финскую войну. Сначала механиком. Потом, с 1944 года, пилотом. Там он и первый орден получил. А было это так.

Ночью приказали пилоту связи Владимиру Мошкову срочно доставить пакет на ряд аэродромов, с которых наша авиация громила немцев. «По-2» не приспособлен к ночным полетам. Риск был немалый. Надежды только на зрение

и на карту. Ночь. Внизу ни огня. Лишь дорога смутно чернеет. Вот и приходилось, совершая иной раз не по одному кругу, держаться этого ориентира. Но приказ был выполнен. Вручили Владимиру Мошкову орден Красной Звезды. Да и не только за этот полет. Еще

говорить. У него были и более сложные полеты, которые всегда заканчивались благополучно, благодаря именно тому, что он никогда не забывал о так называемых мелочах. Он надол-

говорят о нем шутливо в экипаже.

И дело не только в тяге познавать все новое и новое. Дело еще и в том, что опыт, накопленный Владимиром Прокофьевичем, да-

валась 50-летняя годовщина гражданской авиации, Владимир Прокофьевич Мошков был награжден орденом Дружбы народов.

А. ПАШКОВ.

Кольцово.

Л. ПОЛЕВОВА.

СВОЯ ЗВЕЗДА

будучи механиком, Владимиру Мошкову приходилось с товарищами латать такие истребители, которые и с сегодняшними возможностями трудно было бы ввести в строй без специального оборудования. А тогда люди падали от истощения, но истребители взлетали снова в бой. Экипаж у Мошкова, как говорят летчики, слетанный. Три года вместе — второй пилот Виктор Петрович Пузанков, бортмеханик Роберт Александрович Шульц, бортрадист Владимир Логинович Зюев.

Однажды при полете в Кемерово отказал один из двигателей. Определили неисправность, приняли решение зафлюгировать его и на трех двигателях благополучно совершили посадку. Тогда при разборе командир сказал, что только тот полет бывает труден и сложен, который плохо подготовлен. Владимир Прокофьевич может так

запомнил один из своих послевоенных полетов. Летел Мошков впервые в Магадан. Видимость низкая. Аэродром расположен среди гор. Было над чем подумать, но командир смело повел самолет вниз. Смело, но не безрассудно — рассчитано было каждое движение. И когда шасси коснулись земли, то он испытал скорее удовлетворение от чисто сделанной работы, чем профессиональную гордость.

Опыт Мошков приобрел не сразу и не вдруг. Он летал в Красноярском управлении, потом работал на Дальнем Востоке. Был и за границей. Летал в сложных африканских условиях с примитивной наземной службой.

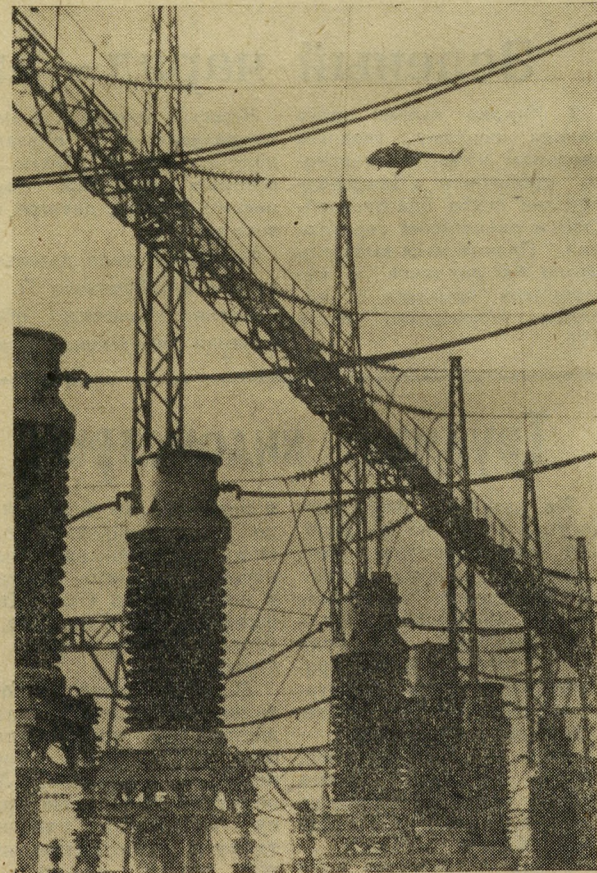
— Командир у нас в чем-то романтик, не любит покая. Видел он звезды и в фаз и в профиль: весь Союз облетал и все еще ищет тот клочок неба, который не «пощупал руками», —

ет ему право на такие рейсы, где, действительно, бывает нелегко. Когда появилась трасса Свердловск — Улан-Удэ — Хабаровск, именно экипаж Мошкова первым открыл ее. Здесь и пригодился опыт командира в полетах над гористой местностью. И не только ему — всему экипажу.

Недавно в экипаж пришел молодой штурман Владимир Иванович Ганичев. Он сразу почувствовал себя здесь на своем месте. Главное — командир доверяет! Так же когда-то сидел рядом с инструктором и сам Владимир Прокофьевич... С самого начала нашего знакомства я попросил рассказать Владимира Прокофьевича о тех интересных эпизодах, которые с ним случались. Он мне ответил:

— Летчиков, с которыми что-то в небе случается, надо искать на земле.

...В день, когда праздн-



На Рефтинской ГРЭС.

У друзей по соревнованию

БЫСТРЫЙ рост объемов пассажирских и грузовых перевозок на воздушном транспорте диктует необходимость выявления и использования резервов производства. Наиболее важной стороной коммерческой работы яв-

ляется четкая организация продажи билетов, имеющая целью обеспечение максимального процента занятости пассажирских кресел.

Большую роль в этом играет не только совершенствование работы ЦАВС,

но и обеспечение оперативной реализации имеющихся свободных мест непосредственно в аэропорту. Успешное решение этого вопроса во многом зависит от качества организации труда транзитной группы отдела перевозок. В настоящее время диспетчер по транзиту порой физически не в состоянии справиться с тем объемом информации, который ему приходится обрабатывать.

Лабораторией НОТ Ленинградского авиапредприятия было проведено исследование работы транзитной группы с целью устранения недостатков. В результате исследования было установлено, что задержки и отмены рейсов, прибывающих в Ленинград, диспетчерами по транзиту не фиксируются. Лабораторией НОТ совместно с работниками отдела перевозок разработан простой и удобный график, по которому

будет вестись учет всех транзитных пассажиров каждого рейса, проходящего через Ленинградский аэропорт. Теперь в случае отмены или задержки того или иного рейса в Ленинград диспетчер будет делать соответствующие записи в графике и, если пассажир не успевает на рейс, то забронированное им место не пропадет. Диспетчер даст кассирам указание о реализации таких мест.

Кроме того диспетчер сможет заранее произвести перебронирование пассажиров, опоздавших на другие рейсы. Отметки о перебронировании будут производиться в специальных журналах. В транзитной группе в порядке эксперимента такие графики и журналы уже начали вести. Результаты оказались неплохими. Ежедневно реализовывалось 50—60 свободных мест, выявленных при помощи графика.

В денежном выражении это составляет 1400—1600 рублей дополнительной выручки в сутки. В ближайшее время график будет внедрен.



Бортпроводницы Кольцовского авиапредприятия Тамара Шулакова и Лариса Белая.

ГОТОВЯТСЯ К ВЕСНЕ

В Пермском авиапредприятии МВЛ состоялось совещание по вопросам проведения авиационных работ в хозяйствах области.

Старший инженер авиации спецприменения М. И. Абашев ознакомил собравшихся с существующим положением дел в Пермском авиационном подразделении.

Одним из главных вопросов, обсуждавшихся на совещании, был вопрос организации работ с территории аэропорта, поскольку некоторые хозяйства области не сумели подготовить к весенним авиационным работам оперативные авиаточки.

Командир летного подразделения И. И. Кожа подчеркнул важность четкой подготовки и выполнения одного из главных условий — обеспечения полной безопасности полетов.

Р. ТОЛОВ.

В ПОИСКАХ РЕЗЕРВОВ

СОСТОЯЛОСЬ первое в этом году заседание постоянно действующего производственного совещания.

Представители администрации, командования, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций высказывали свои соображения и предложения о наиболее эффективных путях развития авиапредприятия.

С докладами выступили первый заместитель начальника Уральского управления гражданской авиации П. Н. Баных и

исполняющий обязанности командира Пермского авиапредприятия МВЛ И. Н. Голованов, говорившие о роли работников коллектива в обеспечении безопасности полетов.

Начальник планово-экономического отдела В. А. Воробьев указал на резервы, которые необходимо использовать для

повышения эффективности производства. Он подчеркнул необходимость учета потерь рабочего времени и ликвидации причин этих потерь. В предприятии отсутствуют планы НОТ, понижился объем рационализаторской работы. Ухудшилась производительность полетов.

Предложения, поступившие в адрес постоянно действующего производственного совещания, найдут отражение в приказах командования, администрации, действиях общественных организаций.

В. СТЕПАНОВ.

Пермь.

Лесной патруль

Готовятся к лету авиаторы ПАНХ Курганского авиапредприятия.

Для проведения лесопатрульных работ сформировано пять экипажей.

В них вошли опытные пилоты, не первый год трудящиеся в воздушном патруле, такие как И. А. Кудрявцев.

ВОСТОЧНАЯ легенда гласит: «Бедный декханан пришел с мольбой к богу: «Помоги, всемогущий! Плохо, семья большая, тесно несчастному, посоветуй, как быть?» Мудрый бог посоветовал: «Посели в доме трех козлов и трех баранов»...

Второй раз пришел декханан к великому:

— О, аллах, все равно плохо...

— Посели в доме трех овец, трех свиней и трех петухов...

В третий раз пришел декханан к всемогущему:

— О, боже, помоги, еще хуже стало и житья нет от скотины. Тогда бог посоветовал:

— Выпусти ее на двор и приходи ко мне.

Вернулся бедняк к богу. И спросил его бог:

«Ну, лучше? Теперь ты доволен, ты счастлив? Хорошо ли тебе?»

— О да, великий боже... Ох, хорошо!»

...Лазурное море жалось к ногам. Н. И. Гоглев полной грудью вдыхал чистый воздух. Он отдыхал в пансионате «Аэрофлот» в Адлере. Был чист как первое «люблю». И не ведал, что над Свердловском, откуда он прибыл, тучи над городом встали.

По приезде домой, вскоре когда он начал работу, первое, что ему сказали, было: «Распишитесь в получении».

— Премияшку какую-то не получил! — подумал Николай Иванович.

Оказывается, совсем наоборот, — выговор.

Мгновенно увяли в глазах отпускника южные

пальмы, померкло море. Холодным севером пахло на него. Оказывается, в дни отпуска он не только сидел у моря и ждал погоды, но — и как старший диспетчер ЦДА — задержал рейс в Хабаровск на полтора часа. Так сказать, одновременно. Фи-

вают — бывает порой горяч, но в данном случае в кавказском темпераменте его не обвинишь. Тут мог вскипеть и человек с олимпийским спокойствием.

Неделю ходил Н. И. Гоглев, доказывая, что он не тот, который в угольное

лен ли он, он ответил бы: да, доволен. Счастлив ли? На этот вопрос отвечать не стал бы. Выговор-то командир отменил, а извиниться перед человеком никто не догадался. А моральный ущерб, а нервные издержки — великое ли это счастье? Чем их

что за каждой строкой приказа стоит живой человек, что прежде чем его «брать за воротник», надо взвесить все обстоятельства. И помнить, что неточная формулировка, даже одно слово, иногда могут обидеть и оскорбить. Тем более выговор. Кольцовское чрезвычайное происшествие должно послужить серьезным уроком.

Ю. ГЕНДЕРТ.

Кольцово.

Когда корреспондент разбирался в этом деле, идя по следам выговора, П. П. Збыковский пообещал прислать новый приказ, отменяющий старый приказ от 7 марта. Сообщение о выводе пришло до появления фельетона. Вот оно:

«Редактору газеты

«Авиатор Урала».

Приказом № 143 от 5. III. 73 г. взыскание выговор, наложенное на ст. диспетчера ЦДА тов. Гоглева Н. И. — отменено.

За необъективное расследование задержки Р. 2881 23. XII. 72 г. и необоснованное обвинение ст. диспетчера тов. Гоглева Н. И. зам. нач. аэропорта по перевозкам тов. Киневу А. Д. объявлено замечание.

Командир Кольцовского авиапредприятия П. Збыковский».

Непонятно лишь одно: каким образом командир издал сначала отменяющий приказ (от 5 марта), а затем — (7 марта) наказывающий. Снова — вероятно, но факт! В действительности 7 марта был издан приказ № 125, а отменен он 15 марта. Дела! Контора пишет?..

Удалось найти и автору злополучного выговора — им, к сожалению, оказался А. Д. Кинев. Кто-то по телефону сказал, что дежурила смена Н. И. Гоглева. А что он в отпуске — в суматохе не проверили. Так родился невиновный виновник задержки рейса. А виноват был другой.

Вот какая удивительная история приключилась в Кольцово. Забыли здесь,

Разыскивается

ФЕЛЬЕТОН

ИНКОГНИТО

гаро здесь, Фигаро там. Управление воздушным движением на расстоянии 3 (три) тысяч километров! Без отрыва от отпуска и моря. Бывает же такое!

Николай Иванович Гоглев не классик, не Николай Васильевич Гоголь. Тем не менее не процитировать его нельзя. В профком авиапредприятия он написал:

«Считаю, что приказ командира № 125 от 7/III-73 г. с наложением на меня выговора написан необъективно и предвзято. И тот, кто спроектировал приказ, и тот, кто его подписал, подошли к вопросу по-бюрократически...»

Верно пишет! Рейс задержали 23 декабря, а приказ издали три месяца спустя.

«Прошу Вас разобраться и принять меры по недопущению впредь подобных безобразных случаев» — сообщил в заключение автор заявления. Н. И. Гоглев — рассказы-

ушко проходит. Начальник ЦДА говорит: «Я приказа не готовил, не писал». А. Д. Кинев: не я. В. М. Кузнецов: не я! И выяснилось, действительно, не они. При встрече с командиром Кольцовского авиапредприятия П. П. Збыковским говорю:

— Нехорошо ведь получилось!

Он недоуменно, широко развел руками, словно изображал, какую рыбину поймал в минувшее воскресенье, протяжно произнес: «Да-а, нехорошо...».

После вмешательства комитета профсоюза приказ командира № 125 был отменен приказом № 143 «как необоснованный». Вот ведь как просто. Человека ни за что строго наказали. И только после его настойчивых просьб и заявления в комитет профсоюза сняли взыскание.

Но — как говорили древние — вернемся к нашим баранам. Если бы Н. И. Гоглева, как в восточной легенде, спросили, дово-

По-деловому

Отчетно-выборное собрание летного подразделения Пермского авиапредприятия МВЛ затронуло важнейшие вопросы, которыми живет сегодня коллектив партийной организации.

Коммунист В. Ф. Петлицкий в своем выступлении заметил, что не во всех подразделениях коллектива ведется на должном уровне политическая информация, что необходимо обновление состава пропагандистов, его пополнение молодыми кадрами.

Командир летного подразделения И. И. Кожа поднял вопрос о недостаточной гласности социалистического соревнования в летном коллективе, ознакомил коммунистов с итогами работы, проведенной к весенне-летней навигации.

Были проведены выборы партийного бюро.

В. МЯЛОВ,

заместитель

командира

Пермского

авиапредприятия

МВЛ по политико-

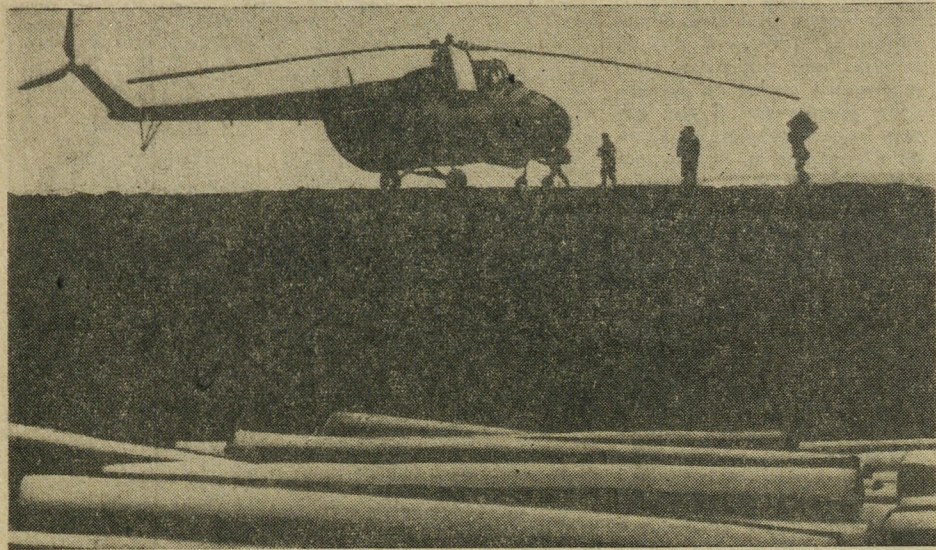
воспитательной

работе.

У курганских авиаторов

Середина весны — время забот курганских авиаторов, время перехода к весенне-летней навигации.

Специалисты авиапредприятия сейчас готовятся к проведению летно-технической конференции. Проходят занятия с летным составом.



В Кольцово весна. Она отражается в ручьях ярким солнцем, манит людей на улицу, меняет привычный ритм жизни. В поликлинику Свердловского авиапредприятия она не принесла как будто никаких изменений: та же тишина, размеренность...

— Вы к Валентине Ильиничне? — спрашиваю у мужчины средних лет, ждущего свою очередь в восьмой кабинет.

— К ней.

— Давно вы у нее лечитесь?

— Давно. Лет пятнадцать. Редко, правда. То грипп, то простуда, то с дочкой что-нибудь. На-

дежный она доктор. Это у нас все знают.

— Чуткость — главное для врача, — говорит Валентина Ильинична Аненкова и умолкает.

Конечно, это ясно как день. В этом, по-моему, и состоит гуманность нашей медицины. И говорить так Валентина Ильинична имеет полное моральное право.

Самую первую благодарность за свой труд молодой врач получила в 1951 году. Рабочий попал в результате аварии под сильное напряжение. Думали, все, пропал парень. Позвали заведующую медпунктом. Валентина Ильинична пришла на помощь вовремя.

— Вот приглашаю в школу, просят рассказать. Ждут чего-то героическо-

го. А у нас работа, может, самая что ни на есть прозаическая. Ведь далеко не каждый день жизнь спасаем. Тот не врач, кто только этим и занимается. Главное — предупредить болезнь. Тут и начинаются будни: прививки, беседы, лекции, консультации. Профилактика, одним словом, — рассказывает Валентина Ильинична.

Вы можете представить себе, чтобы врачи играли, словно дети, только не в «дочки-матери» а в «больных и докторов»? А Валентина Ильинична считает это наиболее эффективным методом обучения молодых медиков. Собираются в клубе работники всех медицинских служб Кольцово, и начинается «репетиция».

Один врач должен лечить «холерного больного», другой — «зараженного оспой» и т. д. А комиссия следит за их действиями.

Когда 9 февраля наша страна отмечала 50-летний юбилей Гражданской авиации СССР, Валентина Ильинична Аненкова была награждена медалью «За трудовое отличие». В представленной характеристике говорится о ее высоком профессиональном уровне, большой работоспособности, авторитете среди коллег, об активной общественной работе, которую она ведет в профкоме.

Но самая дорогая награда за труд врача Аненковой — признание людей. А для этого надо еще одно — уметь любить человека.

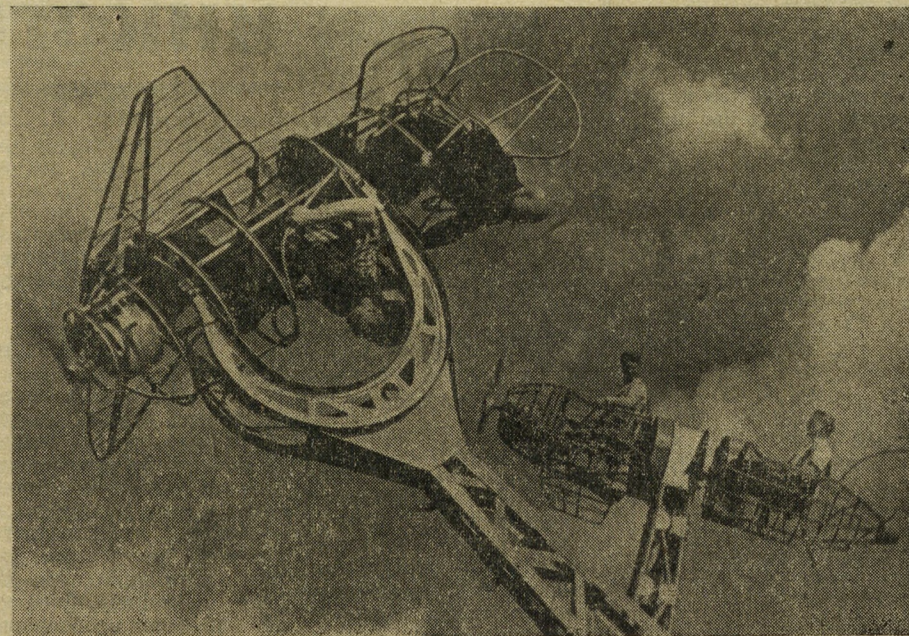
Н. ЛЕПАНДИНА,
студентка
факультета
журналистики УрГУ.

НА СЫЛВЕ-РЕКЕ

Обычно соревнования проходят под гул голосов болельщиков. Но здесь царила относительная тишина. На речке Сылве соревновались 14 рыбаков Пермского авиапредприятия МВЛ.

После двух часов напряженной борьбы победителем стал авиатор М. П. Кузнецов, выловивший самую крупную рыбу — весом 750 граммов.

М. ВЕРШИНИН.



Первое знакомство с небом.

Фото К. Линова.

ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА

НАШ ДОКТОР

Объявление

Ордена Ленина Академия гражданской авиации (ОЛА ГА) объявляет прием в аспирантуру на 1973 год с отрывом и без отрыва от производства по следующим специальностям:

1. Аэродинамика, динамика и управление полетами летательных аппаратов.
2. Двигатели летательных аппаратов.
3. Радиолокация и радионавигация.
4. Электрооборудование летательных аппаратов.
5. Навигация и управление воздушным движением.
6. Эксплуатация авиационной техники.
7. Экономика, организация управления и планирования гражданской авиации.
8. Метеорология, климатология и аэрометеорология (применительно к требованиям эксплуатации летательных аппаратов ГА, воздушной навигации и управления воздушным транспортом).

ПРАВИЛА ПРИЕМА В АСПИРАНТУРУ

1. В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной научной специальности (профилю), а также молодые специалисты после окончания вуза по рекомендациям совета вуза (факультета).
2. Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника ОЛА ГА с приложением:
 - служебной характеристики с последнего места работы;
 - личного листка по учету кадров с двумя фотокарточками 4×6 см;
 - автобиографии;
 - списка научных трудов

(статей), изобретений и отзывов о них;

— научного реферата (доклада) по избранной специальности на тему будущей диссертации;

— справки о стаже практической работы;

— справки о состоянии здоровья и пригодности работы в гражданской авиации;

— справки с места жительства о наличии жилищных условий и прописки (для очного обучения);

— удостоверения по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов, предусмотренных согласно избранной специальности;

— выписки из протокола заседания совета вуза для молодых специалистов.

Паспорт и диплом об окончании вуза предъявляются лично поступающим в аспирантуру.

3. Желающие поступить в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию свое заключение и согласие осуществлять научное руководство.

4. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Вначале сдается экзамен по спецдисциплине.

5. Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются от вступительных экзаменов. Представление научного реферата по избранной специальности обязательно.

6. Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экза-

мены вместо вступительных экзаменов.

7. Аспиранты, обучающиеся с отрывом от производства, обеспечиваются стипендией в размере основного оклада, получаемого на последнем месте работы, но не более 100 рублей в месяц.

8. Лицам, допущенным к сдаче вступительных экзаменов, по месту их работы предоставляется дополнительный отпуск на 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов.

Лица, принимаемые в аспирантуру с частично сданными кандидатскими экзаменами, пользуются оплачиваемым отпуском для сдачи оставшихся вступительных экзаменов из расчета 10 дней на каждый экзамен.

9. Основанием на право получения отпуска является извещение из Академии о допуске к собеседованию и сдаче экзаменов.

Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 15 мая по 15 июня 1973 г. и с 5 октября по 5 ноября 1973 г.

Прием документов от поступающих производится до 5 мая 1973 г. (весенний прием) и до 15 сентября 1973 г. (осенний прием) по адресу: 196210, Ленинград, Академия ГА, аспирантура, или 192204, Ленинград, Литейный пр., 48, ОЛА ГА, аспирантура.

Все справки по телефону: 72-19-67, доб. 148, 72-50-82 (Литейный пр.), 93-98-52, 91-28-43.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 12266. Заказ № 4279.

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