

**НА МАРШЕ—
ТРЕТИЙ,
РЕШАЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

МИРНУЮ ПОЛИТИКУ КПСС—ГОРЯЧО ОДОБРЯЕМ!

В ОТВЕТ на заботу партии о мире во всем мире и процветании нашей страны пермские авиаторы отвечают ударным трудом.

Например, сразу после сообщения о вручении Генеральному секретарю ЦК КПСС Л. И. Брежневу международной Ленинской премии экипажи ИЛ-18, где командирами А. В. Самарцев и М. В. Жильцов, взяли на себя новые повышенные сообразительности и заключили между собой договор о соревновании.

Н. ПЕТРОВ,
заместитель командира
предприятия по политико-
воспитательной работе.

С ЧУВСТВОМ гордости восприняли авиаторы весть о вручении Генеральному секретарю ЦК КПСС Л. И. Брежневу международной Ленинской премии «За укрепление мира между народами», сообщил корреспонденту «Авиатора Урала» командир Кольцовского летного подразделения ИЛ-18 Г. Г. БОРИСОВ.

— В нашем коллективе, — сказал далее Геннадий Григорьевич, — немало бывших воинов-фронтовиков, которые с оружием в руках боролись против коричневой чумы, сражались за счастливое детство своих детей. Мирная программа нашей партии находит горячую поддержку среди всего личного состава. Тем более сейчас речь идет не только о мире для Европы, а всей нашей планеты Земля.

**НА
МИНУВШЕЙ
НЕДЕЛЕ**

НОВОСТИ

Почин одобрен

19 августа авиароботники гражданской авиации вместе со всем советским народом будут отмечать День Воздушного Флота СССР.

В честь этого праздника коллективы Свердловского летного подразделения и авиаремзавода № 407 встали на трудовую вахту и обратились ко всем работникам гражданской авиации поддержать их почин, еще более активизировать социалистическое соревнование в коллективах за досрочное выполнение плановых заданий третьего, решающего года пятилетки.

Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников одобрили патристический почин.

Н А ДНЯХ «Правда» сообщила: «На Ханойском аэродроме Зялам состоялась торжественная передача управлению гражданской авиации ДРВ в дар от Советского правительства пассажирского самолета ИЛ-18».

Далее газета рассказывала, что это первая машина из партии самолетов, которые по решению правительства СССР будут переданы Демократической Республике Вьетнам и пополнят ее гражданский воздушный флот.

Доставил корабль с советской земли народу, отстоявшему свою свободу, экипаж Уральского управления из Кольцово во главе с Юрием Борисовичем Полле. Нелегким маршрутом прошли наши земляки-авиаторы, им удалось

«НА ПОДАРОМНОМ МНОИ САМОЛЕТЕ...»

Уральские летчики в небе Ханоя

побывать в других странах, в частности, в Индии, в городе Бомбее. Экипаж отлично справился с порученным ему делом. Кстати, в состав экипажа входили также: второй пилот Ю. М. Мандыч, штурман Б. М. Петранов, бортмеханик Л. И. Саломатов. Командир корабля ИЛ-18 Ю. Б. Полле — опытный летчик, в гражданской авиации с 1956 года. Он летал на самолете ИЛ-14, ле-

тал и без бортмеханика и бортрадиста. Командир летного подразделения самолета ИЛ-18 в Кольцово Г. Г. Борисов рассказывает: — У Юрия Борисовича отличная техника пилотирования. Он пользуется авторитетом в коллективе. Когда-то был одним из первых «миллионеров». Назначен внештатным пилотом-инспектором, редактировал стенгазету авиаподразделения.

«Партийное бюро летного подразделения рекомендует Ю. Б. Полле для многократных полетов за границу в должности командира корабля ИЛ-18 и уверено, что он оправдает это доверие», — говорится в одном документе.

«На подаренном мной самолете» — эти слова могут повторить вслед за автором песни, исполняемой Марком Бернесом, все чле-

ны экипажа с Урала. Скоро эту машину, как и другие, поведут наши вьетнамские друзья.

Ю. Б. Полле, как никому, понятна война, перенесенная народом ДРВ, трудности восстановления народного хозяйства. В 1941 году ушел на фронт его отец, в следующем году, тяжело раненный, он вернулся домой. В 1943-м добровольцем снова ушел воевать с фашистами, в 1943-м погиб. Мать Ю. Б. Полле живет в Алтайском крае, поднимает на ноги братьев летчика, работает няней в детдоме.

Ю. ГЕНДЕРТ.

Кольцово.

К ОМАНДОВАНИ Е, партийный комитет и объединенный комитет профсоюза Уктусского авиапредприятия в своей работе уделяют большое внимание развитию аэропортов местных воздушных линий Свердловской области.

Перевозки пассажиров на МВЛ области из года в год увеличиваются. За годы восьмой пятилетки перевозки пассажиров возросли на 100 тысяч пассажиров, или увеличились в 1,6 раза. В 1973 году, третьем, решающем году девятой пятилетки нам необходимо перевезти на МВЛ 230 тысяч пассажиров, 650 тонн почты и 2000 тонн груза.

В целях улучшения культуры обслуживания пассажиров в аэропортах МВЛ и Уктусе за послед-

ПРОБЛЕМЫ МВЛ

нее время проведены специальные мероприятия.

Объявлен общественный смотр-конкурс на лучший аэропорт МВЛ, который является традиционным и ежегодным. В ходе смотра-конкурса большая работа будет проведена по улучшению содержания зданий и сооружений, благоустройству аэропортов МВЛ, организации доставки пассажиров и улучшению питания пассажиров.

По итогам смотра-конкурса на лучший аэропорт МВЛ в Уральском управлении ГА в честь 50-летия образования СССР наши аэропорты Тавда, Туринская Слобода признаны лучшими.

Во всех аэропортах МВЛ организована предварительная продажа билетов. В этом направлении у нас за последние годы хорошие сложились взаимоотношения со Свердловской узловой конторой «Свердтрансагентство», с которой имеется договор по продаже билетов. Развивая сеть агентств, открывая предварительную продажу авиабилетов в аэропортах МВЛ, мы увеличиваем отправки пассажиров.

Увеличение спроса на приобретение транзитных билетов через Свердловск в летний период заставило нас заняться организацией продажи билетов и бронированием мест тран-

зитным пассажирам в аэропортах МВЛ области.

С 15 мая 1970 года введена новая технология бронирования мест транзитным пассажирам, для чего в Уктусе было организовано бюро бронирования, в штате его 2 дежурные по бронированию и 2 дежурные по транзиту, то есть по 2 человека в смену.

В целях улучшения культуры обслуживания транзитных пассажиров, начиная с 15 мая 1973 года, внедрена технология бронирования мест через систему «Сирена» на рейсы Московского аэроузла пассажирам, вылетающим из аэропортов МВЛ через Москву.

Для удобства транзитных пассажиров организовано движение маршрутного такси между Уктусом и Кольцово.

Придавая большое значение увеличению пассажиров на линиях союзного значения, расписание движения самолетов по МВЛ составляется с учетом стыковки рейсов Кольцово, для чего планируются рейсы с ночевками в основных аэропортах области, чтобы транзитные пассажиры смогли прибывать раньше в Свердловск.

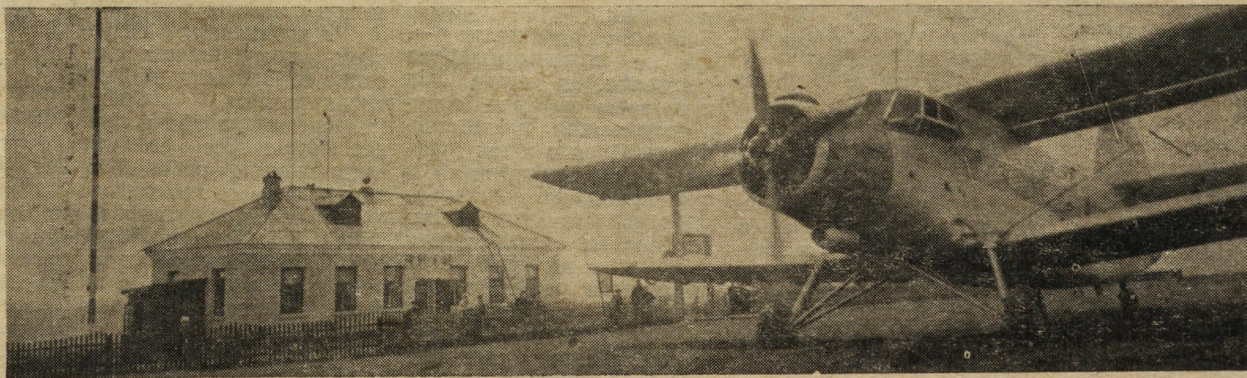
Перспективы в привлечении транзитных пасса-

жиров из портов МВЛ очень большие. Учитывая, что наша область является крупным промышленным районом, где основная масса населения проживает в городах, необходимо для привлечения пассажиров из городов и районов области развивать аэропорты МВЛ области и развивать шире сеть касс, где нет и аэропорта МВЛ.

Нужно внедрять авиационную технику на МВЛ и заменять устаревший самолет АН-2 самолетами типа АН-24 и ЯК-40. Возможно, в некоторых крупных районах, как Серов, Тавда, необходимо иметь прямо выход на линии союзного значения на самолетах АН-24 или ИЛ-18. Необходимо решить проблему с открытием аэропортов в крупных промышленных городах, куда возможно было и доставлять пассажиров близлежащих городов.

В заключение хотелось бы отметить, что главное, что мы делаем, заключается в том, чтобы население, проживающее в городах и районах области, получило возможность беспрепятственно, не затрачивая много времени, приобрести авиабилет до любого аэропорта страны.

Н. ШИШКИН,
начальник службы
перевозок Уктусского
аэропорта.



На снимке: аэропорт Арти.

Г. Г. БОРИСОВ,
командир летного подразделения

КОЛЛЕКТИВ летного подразделения Кольцово, как и весь советский народ, выполняет решения XXIV съезда, взял на себя повышенные обязательства. Так, план 1971 года выполнен по налету часов на 105,9 процента, выполнение плана по производительности полетов составило 98,5 процента из-за низкой загрузки на ряде рейсов. План 1972 года успешно выполнен по всем показателям.

В 1972 г. сэкономлена одна тысяча тонн топлива, на этом топливе можно выполнить 25 рейсов Свердловск—Хабаровск—Свердловск.

Из года в год растет производительность труда, и в 1972 г. она составила 103 процента к плану и выросла к уровню 1971 года на 8,6 процента.

В 1973 году план по налету часов и тонно-километрам выполняется, план по производительности полетов не выполняется по причинам, на которых я остановилось ниже.

Кроме экономических показателей, в социальности имеется и целый ряд других пунктов, касающихся безопасности полетов: понижения минимума погоды, подготовки кадров и повышения классности летного состава, повышения трудовой дисциплины и целый ряд других пунктов, касающихся общественной и шестовой работы. Из года в год выполняются обязательства по повышению классности летного состава.

В подразделении было принято решение о выработке новых условий, подведения итогов, выработка балльная система, которые в настоящее время успешно выполняются. Наряду с производственными показателями стали учитываться и налет часов экипажем,

ВЫПОЛНЯЕМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

количество посадок, посадки в предельных метеослужбах (то есть сложность полетов), участие экипажей в общественных мероприятиях, выпуск рейсовых листов, шестовая работа, сдача на класс членов экипажа, уровень техники пилотирования, обеспечение безопасности и регулярности полетов, уровень трудовой дисциплины, выполнение руководящих документов, регламентирующих летную работу, и другие вопросы.

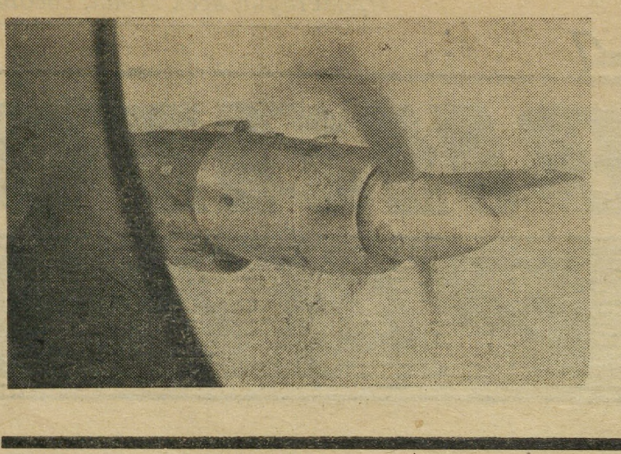
Правда, с введением балльной системы подведения итогов значительно прибавилось работы цеховому и местному комитету, зато стала более реальной оценка работы экипажа, подразделения.

Победители соревнования, наряду с материальными поощрениями, получают преимущества по сравнению с другими экипажами. Так, 3 экипажа, занявшие первые 3 места, последующий месяц работают по твердому графику, когда рейсы распланированы на весь месяц.

Наоборот, если в экипаже есть нарушения трудовой дисциплины, то этот экипаж два последующие месяца не рассматривается по итогам работы. Победителям соревнования на разборках вручаются переходящие вымпелы, которые вывешиваются на видном месте до подведения следующих итогов с фамилией командира экипажа, завоевавшего 1-е место.

Оформлен у нас и красочный стенд, на котором отмечаются победители соревнования. Стенд выполнен таким образом, что личный состав видит наглядно ход соревнования за весь прошедший период года. Победители соревнования заносятся на Доску чести. Так что, я считаю, что гласности итогов соревнования у нас уделяется достаточно внимания.

Как еще рычаги мы используем для выполнения обязательств? На каждом разборе полетов личный состав информируется о том, как идет выполнение плана и обязательства, и даются конкретные указания и предложения по организации выполнения плана в экипажах, по устранению недостатков в работе. На заседаниях партбюро и местного комитета практикуется заслушивание командного состава о выполнении плана и взятых обязательствах, по вопросам обеспечения безопасности полетов, о состоянии дисциплины. Здесь же вырабатываются и даются конкретные рекомендации по устранению вскрытых недостатков, без внимания не остается ни одно нарушение.



ГРАЖДАНСКАЯ авиация на Урале обслуживает население и нуждается народного хозяйства Свердловской, Челябинской, Пермской, Курганской, Кировской областей и Удмуртской АССР с численностью населения свыше 15 млн. человек. Утвержденный управлением на 9-ю пятилетку государственный план предусматривает достаточно большие темпы развития авиационных работ на Урале.

Начиная с 1974 года, управлению предусмотрено поступление новой авиационной техники — самолетов Ту-154. Уже освоены и внедрены новые самолеты Як-40. Однако основная тяжесть плана ложится на плечи эксплуатируемых типов самолетов и вертолетов.

Государственный план рассчитан так, что свыше половины всего прироста объема работ в течение пятилетки должно быть обеспечено за счет значительного улучшения использования имеющегося парка по коммерческой нагрузке и налету часов на один списочный самолет; около 30 процентов за счет дополнительного поступления эксплуатируемых типов самолетов.

Прошло два с половиной года 9-й пятилетки. Каких результатов достигли управление и предприятия за прошедшие два года? Тут заметно определенное отставание от плана. За 2 года не выполнен объем работы в количестве 79 млн. участковых пассажиро-километров и 31 млн. участковых тонно-километров, не отправлено 241 тысяча пассажиров, не получено 400 тыс. рублей выручки и недополучено государствену 6,7 млн. рублей прибыли.

Не по всем показателям выполняется и уточненный план. Так, прибыль обеспечена на 99,2 процента, участковой тонно-километраж на 99,7 процента, отправки пассажиров на 98,7 процента, авиационные работы на 98 процентов. Даже по уточненному плану государствену недополучено 600 тысяч рублей прибыли.

Как видите, уточненный план не обеспечивается как по объемным, так и по финансовым показателям. Из 9-ти ни одно предприятие не обеспечивает пятилетний план по основному и расчетным показателям, а Магнитогорское, Курганское и Пермское предприятия не выполняют даже уточненный план.

Уральский экономический район, обслуживаемый гражданской авиацией, располагает большими резервами пассажиров для перевозки их воздушным транспортом. Однако анализ развития отправок пассажиров за годы пятилетки показывает, что эти резервы используются плохо. Так, средний темп роста отправок пассажиров за 2 года составил по управлению около 8 процентов, вместо 12 по плану. Край-

РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА — НА СЛУЖБУ ПЯТИЛЕТКИ!

В КОНЦЕ июня в Свердловске проходила экономическая конференция Уральского управления гражданской авиации по повышению экономической эффективности авиапредприятий.

Цель конференции — решить основные проблемные вопросы развития авиапредприятий, мобилизовать всех работников перенести упор в работе на иттенсивные методы ведения хозяйства с тем, чтобы экономический рост все в большей степени проходил путем повышения производительности труда и ускорения научно-технического прогресса, путем более полного использования действующего самолето-вертолетного парка и наземных производственных фондов, путем повышения фондоотдачи от каждого вложенного в производство

С докладом «XXIV съезд КПСС об основных направлениях экономической политики на современном этапе и путях повышения экономической эффективности работы авиапредприятий управления» выступил первый заместитель начальника Уру Г. А. П. Н. БАННЫХ.

Большой интерес у участников конференции вызвало выступление главного инженера управления И. Е. МАШКОВСКОГО, в котором вопросы дальнейшего совершенствования технической эксплуатации авиационной техники в уральских авиапредприятиях были связаны с проблемами научно-технического прогресса в гражданской авиации.

Товарищи, ввод в действие новых основных фондов, получение дополнительно авиационной и наземной техники и недостаточное эффективное их использование привело к тому, что фондоотдача в управлении и ряде предприятий из года в год падает. Это еще раз говорит о том, что мы мало проявляем хозяйственной заботы об эффективном использо-

ванию каждого вложенного в производство рубля, а иногда без должного экономического расчета и обоснования производим капитальные затраты, заказываем авиационную и другую технику, оборудование и дорогостоящие запасные части. Большой вред производству и экономике предприятия несет непланируемые убытки и непроизводительные расходы.

Недостаточная эффективность использования основных фондов, наличие больших непланируемых убытков и непроизводительных расходов сказались и на рентабельности работы предприятия. В 1972 году рентабельность снизилась по сравнению с 1968 годом на 9 процентов.

Использование грузоподъемности всех самолетов, вылетающих из аэропортов управления, было также недостаточно эффективным. Процент коммерческой загрузки в 1972 году был относительно высоким — 81,2 процента, однако он уменьшился на 0,6 процента по сравнению с фактически достигнутым в 1970 году.

Большие резервы в повышении эффективности производства и обеспечении выполнения государственного плана заложены в использовании самолетов и вертолетов по налету часов на одну списочную машину.

Положительных результатов добились предприятия управления в использовании самолетов ИЛ-18 и АН-24, здесь, безусловно, сыграл свою прогрессивную роль метод раскрывания резервов по предприятиям. Однако плохо используются у нас самолеты ИЛ-12 и Як-40. Данные самолеты имеют такой же налет, как самолеты АН-2 и даже ниже.

Но нельзя считать, что исчерпаны все резервы по использованию самолетов ИЛ-18 и АН-24. Повышение исправности самолетов, рациональная расстановка типов самолетов по воздушным линиям, более качественное составление расписания движения являются большим резервом для дальнейшего увеличения налета на каждый списочный самолет.

да, нельзя забывать о проблемах, которые необходимо будет решать в части автоматизации управления производством. Существующими методами управления руководить и организовывать работу предприятий уже невозможно.

Поэтому по перспективному плану МГА с 1975 года в управлении и крупных предприятиях (Свердловское, Челябинское, Пермское, Челябинское) будет внедряться автоматизированная система управления (АСУ). По расчетам экономистов все затраты на ее внедрение за 2—3 года окупятся за счет сокращения существующих производственных потерь, влияющих на себестоимость продукции и на использование основных производственных фондов вследствие неполной загрузки и простоев технологического оборудования.

Отрицательным моментом в обеспечении выполнения пятилетнего государственного плана по капитальному строительству, за 2 года пятилетки план по общему капиталообороту выполнен всего на 87 процентов, по строительству — монтажным работам на 97 процентов, по вводу основных фондов на 82 процента. Это, естественно, сильно тормозит дальнейшее развитие наших предприятий, особенно Ижевское, Кировское и Челябинское. Кроме того, что затягиваются сроки строительства и замораживаются государственные средства, это препятствует привлечению инвестиций в части финансирования названных объектов.

Анализ работы управления за ряд последних лет показывает, что ритмичному и качественному выполнению государственного плана мешают недостатки, о которых мы говорим на всех собраниях и заседаниях. Мы разрабатываем неплохие планы, однако не проявляем твердости и настойчивости в претворении их в жизнь.

Решая вопросы автоматизации и механизации труда, нельзя забывать о проблемах, которые необходимо будет решать в части автоматизации управления производством. Существующими методами управления руководить и организовывать работу предприятий уже невозможно.

Поэтому по перспективному плану МГА с 1975 года в управлении и крупных предприятиях (Свердловское, Челябинское, Пермское, Челябинское) будет внедряться автоматизированная система управления (АСУ). По расчетам экономистов все затраты на ее внедрение за 2—3 года окупятся за счет сокращения существующих производственных потерь, влияющих на себестоимость продукции и на использование основных производственных фондов вследствие неполной загрузки и простоев технологического оборудования.

Отрицательным моментом в обеспечении выполнения пятилетнего государственного плана по капитальному строительству, за 2 года пятилетки план по общему капиталообороту выполнен всего на 87 процентов, по строительству — монтажным работам на 97 процентов, по вводу основных фондов на 82 процента. Это, естественно, сильно тормозит дальнейшее развитие наших предприятий, особенно Ижевское, Кировское и Челябинское. Кроме того, что затягиваются сроки строительства и замораживаются государственные средства, это препятствует привлечению инвестиций в части финансирования названных объектов.

Анализ работы управления за ряд последних лет показывает, что ритмичному и качественному выполнению государственного плана мешают недостатки, о которых мы говорим на всех собраниях и заседаниях. Мы разрабатываем неплохие планы, однако не проявляем твердости и настойчивости в претворении их в жизнь.

24 СЪЕЗД нашей партии потребовал рачительного отношения к затратам труда и средствам производства, снижения стоимости выпускаемой продукции, потребовал от предприятий усилить ответственность за экономно-материальную и трудовую ресурсы, соблюдать режим экономии.

Режим экономии — это не кратковременная кампания, он всегда был и остается методом социалистического хозяйствования. Однако наши руководители предприятий и экономические службы всех звеньев еще не мобилизовали имеющиеся резервы и не установили подлинный режим экономии.

Бесхозяйственность, расточительство, хищение еще не встретили сурового осуждения в коллективах предприятий. Необходимо отметить, что выпол-

ние финансового плана идет очень напряженно. Хотя в целом по управлению за 5 месяцев балансовая прибыль выполнена на 100 проц., но отдельные предприятия ее не выполняли.

Как мы подчас бесконтрольно списываем материальные ценности на производство материальных и текущих ремонтов. В Челябинском, Уткусском предприятиях списание совершенно не контролировалось. Сотни метров материалов и красок списано без объема выполненных работ. Бесконтрольно производилось списание автомобилей в Челябинске, Ижевске. Списание произошло не по нормам, а по фактическому требованию.

Сказать, что у нас нет возможности увеличить экономно-материально, нельзя. Просто мы стали слишком богаты, слишком щедры этой небрежностью, что идет от недооценки труда тех, кто обеспечивает нас материальными запасами. В этом предприятии имеют место большие сверхнормативные запасы, в пределах штрафы и пени.

Режим экономии

М. А. МОРОЗОВА, начальник финотдела Уру Г. А.

О путях повышения действенности социалистического соревнования по досрочному выполнению плана девятой пятилетки рассказал в своем выступлении председатель термина профсоюза авиаработников Г. В. СЫСОЛТИН.

Конференция выработала ряд рекомендаций по повышению экономической эффективности работы предприятий.

В работе конференции приняли участие руководители отделов и служб управления и авиапредприятий. Выдержки из их выступлений мы сегодня предлагаем вашему вниманию.

механизации погрузочно-разгрузочных работ по режиму экономики, повышалась квалификация кадров, внедрялись планы НОТ.

Тем не менее имели место объективные причины снижения фондоотдачи — это оборудование современного аэропорта современными средствами пассажирского обслуживания, строительством авиационной техникой с целью сокращения непроизводительного времени пребывания самолетов в аэропорту и снижения затрат труда на работу, выполняемые при техническом обслуживании и ремонте самолетов.

Основной причиной этого являются стиль и методы руководства работой, экономической нашей командным составом. Мы еще до сих пор не научились лучше, эффективнее использовать все, что нам дано для нашего производства.

Проводилась работа в области улучшения использования основных производственных фондов и оборотных средств в части выявления и реализации излишнего оборудования.

Принимались меры по да было дано 60 объявлений по телевидению и радио, 12 объявлений и статей в газете «Звезда» и «Вечерняя Пермь». Ежемесячно на рекламных щитах расклеиваются афиши, содержащие информацию об имеющихся рейсах.

В течение 5 месяцев 1973 года изготовлено 4000 афиш расписания и 11000 настольных расписаний, 500 экземпляров афиш «О сезонных скидках», 10000 листовок со сравнительной системой оплаты воздушного и железнодорожного транспорта, 300 афиш об открытии весенне-летней навигации, 50000 памяток о запрете провоза опасных веществ самолетами.

Для привлечения грузов на воздушный транспорт заключено 7 договоров с предприятиями города на 6500 тонн. Подготовлен и направлен в Министерство автомобильного транспорта материал о централизованном заводе и вывозе груза в аэропорт.

Все эти мероприятия позволяют повысить экономическую эффективность работы Пермского авиапредприятия.

С 1 января по 3 июня 1973 года за счет роста коммерческой загрузки почти не вызывает увеличения себестоимости летного часа. Увеличение же скорости полета самолета не всегда положительно сказывается на себестоимости летного часа. Экономически невыгодно увеличение скорости за счет форсирования возможности и, наоборот, выгодно за счет выбора наиболее оптимального режима полета.

Таким образом, основным источником повышения интенсивного использования самолетов является увеличение коммерческой загрузки.

Для увеличения коммерческой загрузки в нашем предприятии производится следующая работа.

С 1 января по 3 июня 1973 года за счет роста коммерческой загрузки почти не вызывает увеличения себестоимости летного часа. Увеличение же скорости полета самолета не всегда положительно сказывается на себестоимости летного часа. Экономически невыгодно увеличение скорости за счет форсирования возможности и, наоборот, выгодно за счет выбора наиболее оптимального режима полета.

Повышать производительность

А. М. ЯРОШЕВИЧ, начальник АТБ Кольцово
Из года в год растет производительность труда в АТБ при техническом обслуживании самолетов. То есть за 7 лет 50 процентов объема продукции выполнено за счет роста производительности труда.

Что же такое производительность труда в АТБ? Это количество обслуживаемых регламентов в привнесенных единицах на одного работника за определенный период времени.

Какие же пути повышения производительности труда в АТБ? Это внедрение специализации при техническом обслуживании самолетов. Так, например, в цехе трубофлексов регламенты обслуживания производятся слесбригадами. Таких слесбригад — 8. В трубофлексном цехе производительность труда возросла в 1972 году на 21,7 процента к 1969 году.

Специализированные бригады, например, производят замену втулки за 6 человеко-часов, а эти же работы в операционном цехе производятся за 13 человеко-часов.

Следовательно, один из путей увеличения производительности труда при техническом обслуживании — это внедрение узкой специализации работ. Но для внедрения этого требуется большой объем работ, дающий возможность заручиться одним исполнителем на целую смену.

Внедрена специализация работ в операционном цехе. Так, например, при замене колес на самолетах Ту-104, обслуживании тормозных парашютов и т. д. Еще один путь повышения производительности — совмещение специальностей. Технический состав при многотипности базового и транзитного парка в АТБ переучен на 2 типа самолетов. Так, например, в трубофлексном цехе технический состав, обслуживающий самолеты ИЛ-18, переподготовлен на самолеты АН-12, АН-24 и Як-40.

В операционном цехе технический состав, обслуживающий самолеты Ту-104, переподготовлен на Ту-124, Ту-134. Такое совмещение при небольшом объеме работ по обслуживанию данных типов самолетов дает возможность уменьшить численность на 15 человек, что увеличивает производительность примерно на 2,5 процента.

Передача и выполнение целого ряда работ специализированными участками также повышает производительность. В АТБ организован целый ряд специализированных участков. Такие, как участок обслуживания колес, агрегатов высотной системы, обслуживание бытового оборудования специальными участками. Все чаще и чаще применяется выполнение целого ряда работ специалистами технической лабораторией.

Большим резервом повышения производительности труда является политико-воспитательная работа, внедрение планов НОТ, внедрение механизации при техническом обслуживании, рационализаторская работа.

Материалы тематической страницы подготовлены редакцией совместно с членами Совета по экономическому образованию Уру Г. А. Ответственные за выпуск Б. Сивашинский и И. Юрш.



ОСНОВНОЙ РЫЧАГ

А. Н. РЫБИНА, начальник планово-экономического отдела Челябинского предприятия

Наше предприятие обеспечивает устойчивые темпы роста объемов перевозок, но в эффективности использования ресурсов, участвующих в создании продукции, резкого улучшения за данное пятилетие не произошло. Доходы на 1 рубль основных фондов и фондоотдача в условных тонно-километрах на 1 рубль основных фондов остаются на одном уровне в 1973 году и возрастали в отдельные годы, как 1970—1971. Это говорит о том, что в вопросах снижения затрат предприятия сделано далеко не все.

Имеется прирост объема за счет прироста основных фондов, отсюда же прироста объема

Имеется прирост объема за счет прироста основных фондов, отсюда же прироста объема

НАИБОЛЕЕ реальным средством повышения экономической эффективности воздушных перевозок является использование новых, более экономичных, производительных самолетов. Ввиду того, что в ближайшие два года поступление новой техники в предприятие не планируется, приходится говорить об имеющемся парке, об экстенсивном и интенсивном использовании его.

Экстенсивное использование самолета предполагает увеличение налета часов на один списочный самолет. Так, за 1972 год по сравнению с 1971 годом простой на техническом обслуживании АН-24 снизился на каждую машину на 7 самолетодневков, в I квартале 1973 года по сравнению с прошлым периодом на 2,2 самолетодневков. Это достигнуто за счет повышения квалификации технического состава, введения 2-сменной работы на УТР.

Интенсивное использование парка предполагает рост часовой производительности полетов самолетов. Часовая производительность полетов зависит от коммерческой загрузки и скорости, причем повышение часовой производительности самолетов

Имеется прирост объема за счет прироста основных фондов, отсюда же прироста объема

Имеется прирост объема за счет прироста основных фондов, отсюда же прироста объема

Увеличился налет часов на 1 списочный самолет по самолетам типа ИЛ-18. Совершенствовалась система обслуживания и ремонта авиационной техники с целью сокращения непроизводительного времени пребывания самолетов в аэропорту и снижения затрат труда на работу, выполняемые при техническом обслуживании и ремонте самолетов.

В 1973 году резко упала. Общая рентабельность 1973 года находится на уровне 1968. Себестоимость участкового тонно-километра за 6 лет снижена на 7,7 процента. Производительность труда за 6 лет возросла на 26,8 процента.

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-

Изо дня в день повышается использование грузоподъемности самолетов путем увеличения загрузки кресел и догрузки. Использование грузо-



лии потрясающий кулаками.

Профессия бортпроводницы требует умения общаться с пассажирами. Это качество проверял конкурс «Фестивальный». Вообразите, сказали девушкам, что вы летите с делегатами стран Европы на фестиваль молодежи. Ваша задача — определить страну, которую представляет делегат. Но в отличие от известной игры «да» и «нет» не говорить, ответы

В Кольцово завершились соревнования...

«Добрый день, уважаемые пассажиры! Рады приветствовать вас на борту нашего самолета!». Ослепительная улыбка, элегантность синего форменного костюма, очарование женственности и такт опытной хозяйки — такой мы все привыкли видеть бортпроводницу. Помножьте все достоинства на число 16 — и вы представите картину, которая возникла в зале, когда сюда вошли 16 стюардесс Уральского управления гражданской авиации, выступающие в конкурсе на звание лучшей по профессии.

Постепенно от конкурса к конкурсу выявляются не только вероятные претендентки на первое место, но и раскрываются характер, челове-

Смотр-конкурс бортпроводниц

ские качества участниц конкурса.

Когда берет в руки микрофон Галя Гаврилова, все знают, что ответ будет с шуткой, с выдумкой. От этой белокурой девушки так и веет задором, веселой находчивостью. На конкурсе «Реклама Аэрофлота» Галя представила рисунок, где изображены стремительно взлетающий самолет, уносящий длинноухого зайца, и несчастный взъерошенный волк, в бесси-

гостей должны ограничиваться лишь этими словами...

Итак, последнее слово жюри. Победительницей конкурса среди бортпроводниц экипажей ИЛ-18 признана Галя Гаврилова, а ее подруга, Света Рожкова, заняла второе место. Лучшей бортпроводницей среди экипажей АН-24 названа Аля Стяжкина.

На снимках: во время просмотра; победительница Г. Гаврилова (слева).



Командир корабля АН-24

Его летная биография проста. Леонид Георгиевич Пономарев пришел в авиацию после окончания Краснокутского летного училища. Работу в Пермском авиапредприятии начал в 1960 году, вторым пилотом самолета АН-2. На следующий год стал командиром,

РАССКАЗЫ О ТОВАРИЩАХ

а затем командование доверило ему руководство звеном «Аннушек».

Леонид Георгиевич проявил неплохие организаторские способности и вскоре его назначили заместителем командира летного подразделения самолетов АН-2, а затем и командиром.

Шли годы, появлялась новая авиатехника, нужно было ее осваивать. Пономарев как одного из лучших пилотов в коллективе командиров на учебу на родину В. И. Ленина — в

Ульяновск. После окончания школы высшей летной подготовки с августа 1969 года Леонид Георгиевич сел за штурвал корабля АН-24 в качестве командира и с тех пор водит этот лайнер по всем трассам Советского Союза. Он летает по минимуму № 1 днем и ночью. Летных происшествий у него не было. Техника пилотирования у Пономарева отличная, он пилот второго класса. Леонид Георгиевич в настоящее время — нештатный

пилот-инструктор, очень хорошо зарекомендовал себя в этой работе. В любом деле, какое ему бы ни дали, — энергичен, инициативен, дисциплинирован. Ведет большую общественную работу — был членом местного комитета, председателем местного.

В коллективе пользуется заслуженным авторитетом, завоевал почетное звание ударника коммунистического труда. В ознаменование столетия со дня рождения В. И. Ленина был награжден юбилейной медалью.

Ю. КАРЛОВ.

г. Пермь.

В Каменск-Уральский на строительство нового трубопроводного цеха Синарского трубного завода прибыл пока единственный в стране вертолет МИ-10К.

— Экипаж нового вертолета во главе с команди-

МЕСТО ПОСАДКИ — ЛЬДИНА

Закончены операции по снятию 30 участников 18-й советской антарктической экспедиции со станции «Мирный». Они сейчас находятся на борту дизель-электротохода «Наварин». Об этом сообщил в редакцию «Правды» капитан дизель-электротохода Н. М. Карлов.

Было так. Сначала со станции «Молодежная» к «Мирному» вылетел самолет ИЛ-14, чтобы разведать лучшие подходы судна к берегу. Экипаж самолета должен был также найти айсберг, на котором можно было бы выгрузить и собрать вертолет МИ-8. На четвертый день поиски увенчались успехом: под крылом появился айсберг подходящих размеров.

Но до «Мирного» отсюда — 500 километров. Нужен еще промежуточный аэродром-айсберг. Он был обнаружен в 70 километрах от дизель-электротохода. Обследовали ледовую громаду. И вот ИЛ-14 начал доставлять людей с «Мирного» на этот айсберг...

Сейчас дизель-электротоход следует в район станции «Молодежная». С помощью авиации предстоит снять еще 49 полярников. Туда же придет научно-исследовательское судно «Профессор Зубов», которое вышло из австралийского порта Фримантл для встречи с «Наваринном».

Вертолет-монтажник

ром, опытным летчиком-испытателем и инженером Г. Карапетяном, — рассказывает главный механик треста «Востокметаллургмонтаж» В. Гах, — будет вести недоступные для обычных монтажных механизмов работы

Доктор крылатых машин

Свой трудовой путь Алексей Андреевич Староверов начал механиком по радиооборудованию самолетов. Служил в рядах Советской Армии, а затем с 19 апреля 1958 года стал работать авиатехником РЭСОС Пермского авиапредприятия. За 15 лет работы освоил техническую эксплуатацию самолетов ЛИ-2, АН-24, ИЛ-18, АН-10 и АН-12.

Алексей Андреевич — доктор крылатых машин, хорошо знает все их «болезни», по его вине нет ни одного летного происшествия.

Алексей Андреевич активно участвует в рационализаторской работе. За последние два года внедрено шесть его рационализаторских предложений.

За самоотверженный труд Алексей Андреевич награжден к юбилею Аэрофлота медалью «За трудовое отличие».

Михаил Иванович Дремин начал свой путь в авиацию с нефтяного техникума. Только закончил первый курс, как узнал о наборе в военно-авиационную школу механиков. А позже — в 1944 году закончил и военную школу пилотов, летал, обучал и других — работал пилотом-инструктором.

Вскоре Дремин пришел на работу в гражданский воздушный флот. Бороздить долго голубые трассы не пришлось — через два года по состоянию здоровья его списали на землю. И хоть за штурвал больше сесте не удалось, авиацию Михаил Иванович не покинул. В Пермском аэропорту начал работать диспетчером службы движения. С годами пришли опыт и мастерство. Хорошо знающий свое дело, грамотный специалист, быстро завоевал ав-

О тех, кто трудится на земле

Волшебник воздушных перекрестков

торитет и уважение в коллективе, его выдвинули на должность начальника службы движения, и он бесценно руководил ею с 1952 по 1965 год. Возглавляемый им коллектив успешно справлялся с поставленными задачами.

Сейчас М. И. Дремин работает руководителем полетов. Волшебником воздушных перекрестков называют его в предприятии. Свои богатые опыт и знания он переда-

ет молодым. Смена его много лет подряд — среди лучших, носит звание смены коммунистического труда.

За отличное управление воздушным движением, умелое воспитание подчиненных, активное участие в общественной жизни не раз поощрялся командованием, награжден Ленинской юбилейной медалью, знаком «Отличник Аэрофлота». А к 50-летию юбилею гражданской авиации

Михаил Иванович Дремин за многолетний труд награжден орденом Трудового Красного Знамени.

К. ЮРЬЕВ.

Пермь.

Командование, партбюро, местком профсоюза аппарата Уральского управления ГА с глубоким прискорбием сообщают, что после непродолжительной, тяжелой болезни скоропостижно скончался член КПСС, старший пилот-инспектор ЛШО Козловских Владимир Тихонович и выражают глубокое соболезнование семье и родственникам покойного.



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

Редактор В. ГУРИН.

НС 13415. Заказ № 5814.

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