Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 25 (1905).
СРЕДА,
8
АВГУСТА
1973 г.
ГОД ИЗДАНИЯ
XXXI
Цена 2 коп.

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА МАРШЕ — ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ

Телеграмма

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ ПО ИТОГАМ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ВТОРОЙ КВАРТАЛ ПРИСУДИЛИ МАГНИТОГОРСКОМУ АВИАПРЕДПРИЯТИЮ ПЕРЕХОДЯЩЕЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ МГА И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ И ПЕРВУЮ ДЕНЕЖНУЮ ПРЕМИЮ В СУММЕ ЧЕТЫРЕХ ТЫСЯЧ ПЯТИСОТ РУБЛЕЙ.

ПЕРМСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ МВЛ НАГРАЖДЕНО ТРЕТЬЕЙ ДЕНЕЖНОЙ ПРЕМИЕЙ В СУММЕ ДВУХ ТЫСЯЧ ДВУХСОТ РУБЛЕЙ ОТМЕЧЕНЫ ХОРОШИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ КУРГАНСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

ПОЗДРАВЛЯЕМ КОЛЛЕКТИВЫ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ С ДОСТИГНУТЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ, ЖЕЛАЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ В ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНА 1973 ГОДА.

БУГАЕВ,
ЗУЕВ.

В ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР
О проведении недели Воздушного Флота СССР

Секретариат ЦК ВЛКСМ и бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР приняли постановление о проведении недели Воздушного Флота СССР.

19 августа 1973 года, говорится в постановлении, наша Родина в сороковой раз будет торжественно отмечать День Воздушного Флота СССР, который явится смотром шефства Ленинского комсомола над Военно-Воздушными Силами, достижений отечественной авиации, успехов летчиков, авиационных специалистов, ученых и конструкторов, работников авиационной промышленности, аэроклубов и авиаспортклубов.

Секретариат ЦК ВЛКСМ и бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР постановили провести в период с 13 по 19 августа с. г. в комсомольских и досаафовских организациях неделю Воздушного Флота СССР, обязали ЦК ЛКСМ и ЦК ДОСААФ союзных республик, краевые, областные, городские и районные комитеты комсомола и ДОСААФ разработать и осуществить конкретные военно-патриотические и оборонно-массовые мероприятия, в которых предусмотреть широкую пропаганду ленинских заветов о защите социалистического Отечества, исторических решений XXIV съезда КПСС по укреплению обороноспособности нашей социалистической Родины, боевого пути и славных традиций военной и гражданской авиации, шефства Ленинского комсомола над Военно-Воздушными Силами, проведение докладов, лекций, политинформаций, торжественных и тематических вечеров, экскурсий, встреч молодежи с ветеранами комсомола и авиации, отличниками боевой и политической подготовки авиационных частей и подразделений, авиационными спортсменами ДОСААФ, летчиками, штурманами, инженерами и техниками гражданской авиации.

Рекомендовано организовать кинофестивали, шефские концерты, массовые народные гулянья.

НА ДАЛЬНЕЙ ТРАССЕ

Победители соревнования

В службах движения предприятий управления в текущем, решающем году 9-й пятилетки развернулось социалистическое соревнование за звание «Лучший работник УВД». Так, по итогам работы за II квартал по решению руководства и комитета профсоюза предприятий звание «Лучший работник УВД» присвоено: М. И. Старыгину, М. Т. Попову, А. К. Базунову, В. А. Важенину — из Кольцово; Н. К. Тягунову, А. А. Плетневу, Н. Я. Тюфтину — из Челябинска; Ю. Г. Татарникову, Л. Я. Михайленко, В. Н. Зубкову, Н. М. Дохновской — из Магнитогорска; М. Д. Шилову — из Кургана; Л. И. Филиппову, А. Я. Филатову — из Уктуса; А. Ф. Лыкову — из Пермского предприятия МВЛ; А. И. Чижу, Л. К. Жидкову, П. Е. Бурдину — из Пермского предприятия и А. М. Скрябину — из Кирова.

Хочется пожелать работникам службы движения, завоевавшим почетные звания «Лучший работник УВД», дальнейших успехов,

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела движения УрУ ГА.

Плюсы и минусы

ПРЕТВОРЯЯ в жизнь решения XXIV съезда партии, коллективы предприятий Уральского управления, как миллионы советских тружеников, борются за выполнение установленных заданий третьего, решающего года девятой пятилетки. За первое полугодие 1973 года основные финансовые показатели в целом по управлению выполнены.

В результате выполнения плана по выручке и прибыли предприятия имели устойчивое финансовое состояние, расчеты с поставщиками, взносы в бюджет, в Стройбанке, на финансирование капитальных вложений в МГА производились своевременно и внесены полностью.

Но наряду с положительными результатами есть ряд серьезных недостатков в обеспечении выполнения производственного и финансового плана. Не справился с выполнением производственного и финансового плана коллектив Кольцовского авиапредприятия по такому основному показателю как прибыль план выполнен на 96,5 процента, при плане 8898 тыс. рублей фактическое выполнение составило 8587 тыс. рублей, или недодано 311 тыс. рублей. На невыполнение плана прибыли повлияло невыполнение выручки от пассажиров на 105 тыс. рублей.

В Пермском предприятии план по прибыли недовыполнен на 178 тыс. рублей, что составляет 8 процентов к плану, при плане 2202 тыс. руб. фактическое выполнение составило 2024 тыс. руб. План прибыли не выполнен за счет невыполнения плана выручки на 200 тыс. руб., не выполнены отправки пассажиров на 15,4 человека, что составляет 273 тыс. руб. Коммерческая загрузка составила 75,5 процента при средней по управлению 80,4 процента.

Несмотря на то, что в целом по управлению себестоимость авиаперевозок снижена по сравнению с планом на 0,5 процента и одного приведенного часа — на 3,1 процента. Ряд предприятий допустил удорожание себестоимости авиаперевозок, что отрицательно влияло на выполнение финансовых показателей. У Кировского предприятия самое большое удорожание себестоимости 1 ткм, что привело к дополнительным затратам средств в сумме 102 тыс. рублей, в том числе по фонду зарплаты — 66 тыс. рублей, процент коммерческой загрузки в предприятии составляет 69,7 процента средней по управлению 80,4 процента; использование пассажирских кресел — 70,4 процента при среднем по управлению 75,9 процента. В целом по управлению не выполнена производительность труда.

Допущено завышение численности работников, в результате чего в целом по управлению на 178 тыс. руб. перерасходован фонд заработной платы.

Командиры предприятий, не считаясь с перерасходом фонда заработной платы, комплектуют численность работников, вводят дополнительные должности. Незаконно повышают зарплату отдельным работникам. В ряде предприятий нарушается положение о совмещении профессий. Не выполняется приказ МГА в части лишения километровой оплаты летного состава за выполнение рейсов с нарушениями наставлений по производству полетов.

Такое нарушение допускают в Челябинском, Пермском, Уктусском предприятиях. Допускается нарушение в применении надбавок по п. 83 Положения о государственном предприятии. Такие недостатки имеют место в Магнитогорском, Кировском, Пермском предприятиях, Министерство требовало от командиров предприятий разработать и осуществить конкретные мероприятия по совершенствованию структуры и удешевлению аппарата управления, устранению штатных излишеств.

Однако отчетные данные I полугодия показали, что на содержание управленческого аппарата допущены излишества в расходах. В целом по управлению перерасход составляет 77 тыс. рублей. При проверке на местах установлено, что руководители наших предприятий еще не упорядочили служебные командировки, так как имеются большие нарушения. У нас имеются сверхнормативные запасы по запасным частям, по материалам, форменному обмундированию на складе.

Рассматривались эти вопросы на совете управления. При рассмотрении итогов финансово-хозяйственной деятельности предприятий и начисления премий их руководящему составу учитывалось состояние запасов материальных ценностей и выполнение задания по снижению остатков. Была проделана определенная работа, сверхнормативные запасы были снижены в некоторых предприятиях до установленного норматива.

От руководителей предприятий требуется мобилизовать соответствующие службы на выполнение установленного задания по снижению сверхнормативных запасов.

М. МОРОЗОВА,
начальник финансового отдела УрУ ГА.

ПРИШЛО ПОПОЛНЕНИЕ

Служба движения аэропорта Кольцово ежегодно пополняется молодыми диспетчерами, окончившими 8-месячные курсы учебного подразделения Уральского управления. Ввод в строй диспетчерского состава всегда был в центре внимания всего коллектива службы движения. Каждый молодой диспетчер встречает доброжелательный прием в коллективе смены, где он начинает свою трудовую деятельность. Работая под наблюдением опытных диспетчеров (инструкторов), таких как М. Т. Попова, В. С. Юрлова, В. Г. Шибаева, А. П. Могильникова, А. К. Базунова, новички за короткий срок стажировки становятся вполне самостоятельными молодыми специалистами по управлению воздушным движением.

Опытные инструкторы, которых я упоминал выше, всегда стремятся привить своим подопечным навыки самостоятельного и правильного принятия решения.

В период самостоятельной работы каждый молодой диспетчер находится под особым контролем старшего диспетчера и руководителя полетов, и в минуты усложненной обстановки всегда получает помощь.

В. ЗОБНИН,
диспетчер.

Кольцово.

НАШ ДЕВИЗ: ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ

За звание — «Лучший диспетчер»

ОДНОЙ из форм социалистического соревнования для работников службы движения установлено утвержденное решением Совета управления и теркома соревнование за звание «Лучший работник управления воздушным движением».

Еще в начале года в сменах службы движения были проведены собрания по изучению показателей соревнований, после чего каждый работник службы взял индивидуальные социалистические обязательства.

Этот же вопрос обсуждался и на общем производственном собрании. Также были заключены договоры на соревнование между отдельными работниками службы. На собраниях в сменах были приняты коллективные социалистические обязательства и заключены договоры на соревнование между сменами.

На общем собрании были обсуждены и взяты социалистические обязательства всей службы и вызвана на соревнование служба движения Кольцовского аэропорта. Социалистические обязательства коллективов смен и обязательства всей службы были помещены на специальный стенд.

Соревнование — процесс динамичный, требующий повседневного внимания, строгого соблюдения основных принципов, влияющих на весь его ход и конечные результаты: гласность, сравнимость результатов, создание возможностей для практического повторения опыта. Большую роль здесь играют систематические проверки выполнения обязательств, взаимопроверки.

В конце каждого месяца в сменах подводятся итоги работы. Выполнение взятых обязательств профгрупоргом совместно с соревнующимися отмечаются на обороте листа индивидуальных соцобязательств. При подведении итогов соревнования основное внимание обращается на выполнение главной задачи службы движения — обеспечение безопасности полетов. Эта задача доводится до глубокого понимания каждым работником службы не только на собраниях, но и повседневно на инструктажах и разборах смен. Результаты соревнования между сменами обсуждаются на местном комитете, а затем выносятся на общее профсоюзное собрание.

По итогам выполнения социалистических обязательств впервые во II квартале этого года решением местного комитета и профсоюзного собрания присвоено звание «Лучший работник УВД» диспетчерам А. А. Поличенко, Н. К. Тягунову, А. А. Плетневу, П. Я. Тюфтину.

За первое место в соревновании смена получает денежное вознаграждение, которое распределяется в зависимости от личного вклада в дело выполнения производственного плана и индивидуальных соцобязательств. Но в настоящее время все большее значение приобретают моральные стимулы, возвышающие человека.

Как в нашей службе организовано выполнение пункта о непрерывном повышении идейно-образовательного уровня?

Подготовка коммунистов шла в системе партийной учебы, 4 человека учились в вечернем университете марксизма-ленинизма. Для молодых работников-комсомольцев были организованы группы по изучению основ экономических знаний. Все группы успешно закончили учебный год. Экономическая и политическая учеба, конечно, сыграла большую роль в выполнении производственного плана и в повышении трудовой и политической активности работников службы.

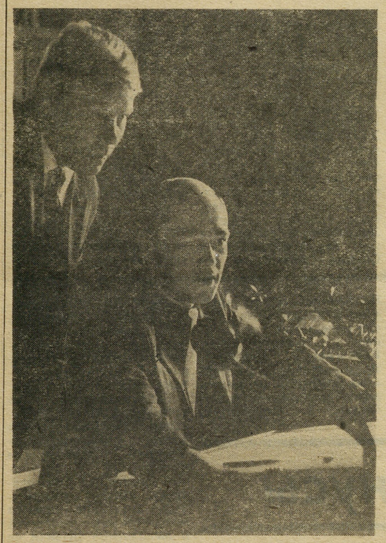
Несколько слов о наших проблемах. Большая насыщенность воздушного пространства самолетами вызывает уже сейчас необходимость в организации входных и выходных коридоров, потому что у диспетчера остается мало времени для принятия решения на выдачу команды в создающейся ситуации, что может привести к нарушению безопасности полетов.

Вопрос о машине руководителя полетов ставился и ставится на всех наших собраниях и совещаниях. Она должна быть передвижным диспетчерским пунктом, а у нас машина используется для подбора парашютов и для доставки метеонаблюдателя на ближний привод.

К тому же еще машина находится в таком техническом состоянии, что не каждый решался выезжать на ней на ВПП для осмотра, так как машина в любой момент может отказать.

Коллектив службы движения Челябинского предприятия прилагает все усилия для успешного выполнения взятых социалистических обязательств и уверен, что они будут выполнены. Если бы управление помогло нам решить затронутые вопросы, то можно было бы обойтись без лишних затрат моральных и физических сил.

Б. САДОВ,
старший диспетчер.
г. Челябинск.



НА СНИМКЕ: РУКОВОДИТЕЛЬ ПОЛЕТОВ КОЛЬЦОВСКОГО АЭРОПОРТА Г. С. КЛИМОВ И СТАРШИЙ ДИСПЕТЧЕР СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ Г. Н. КУКЛИНОВ.

В СВЕРДЛОВСКЕ проводилось совещание передовиков производства работников службы движения УрУ ГА. Совещание открыл начальник Уральского управления В. А. Уткин.

С докладом выступил начальник отдела движения Н. И. Кудряшов.

Затем опытом работы обменялись передовики производства—представители предприятий управления.

В заключение было принято обращение движенцев, участников совещания, ко всем коллегам по профессии УрУ ГА.

Обращение

УЧАСТНИКОВ СОВЕЩАНИЯ ПЕРЕДОВИКОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ УрУ ГА КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ

БОЛЬШИЕ и ответственные задачи поставлены перед работниками гражданской авиации. В нынешнем году в значительной степени решается судьба выполнения плана авиаперевозок 9-й пятилетки. Доля движенцев в выполнении пятилетнего плана — прежде всего, в обеспечении высокой безопасности полетов при УВД.

В основном личный состав службы движения, понимая важность этой задачи, не жалеет сил и энергии, делает все для того, чтобы воздушный транспорт нашей страны был самым надежным, быстроходным и удобным видом транспорта, чтобы в уральском небе всегда был порядок, гарантирующий безопасность полетов. Но среди движенцев есть еще работники, которые нарушают установленные законы, безответственно относятся к организации полетов и УВД. Они не многочисленны, но создают напряженное состояние с обеспечением безопасности полетов.

Задача всех работников службы движения — объявить беспощадную борьбу любым проявлениям халатности при УВД. На основе широкого развертывания в коллективах службы движения социалистического соревнования, внедрения системы бездефектного труда, а также политико - воспитательной работы довести до глубокого сознания каждого, что любые отступления от установленных правил наносят непоправимый вред делу обеспечения безопасности полетов. Необходимо помнить, что при УВД мелочей нет.

Мы должны повысить качество технической учебы с тем, чтобы наиболее полно и с глубоким сознанием дела усваивать материал теоретически и научиться грамотно использовать полученные знания на практике. Нужно всемерно развивать чувства самокритики и самоконтроля.

Участники совещания передовиков службы движения предприятий Уральского управления ГА призывают весь личный состав мобилизовать все свои силы, знания, умение, опыт для успешного решения задач по обеспечению полной безопасности полетов при УВД.

Эффект технического творчества

ЗА прошедшее полугодие 1973 г. на предприятиях УрУ ГА внедрено 452 рацпредложения при плане 365, от внедрения которых получена экономия 67.584 рубля вместо 69 тысяч рублей по плану. Практически результаты находятся на уровне плана, но и эти едва дотянутые до плановых показатели достигнуты благодаря значительному перевыполнению плана по экономии Пермским и Уктусским предприятиями. Все остальные предприятия планы по экономии либо не выполнили, либо выполнили свои явно заниженные планы.

По количеству внедренных за полугодие рацпредложений большинство предприятий выполнили условия соцсоревнования по итогам первого полугодия. По экономии же наиболее успешно выполнили условия соцсоревнования Пермское и Уктусское предприятия. Такие предприятия, как Кировское, Пермское МВЛ, Челябинское и Свердловское, даже за полугодие не достигли квартальной нормы по экономии. Создавшееся положение отчасти объясняется сравнением показателей соцсоревнования за I и II кварталы 1973 года.

Если проследить, как подсчитывалась экономия по внедренным рацпредложениям на предприятиях, не выполнивших условий, обнаружится, что по сумме двух кварталов процент подсчета экономии по внедренным предложениям на этих предприятиях оставался ниже нормативного.

Особенностью является то, что в Кировском и Пермском предприятиях МВЛ во втором квартале подсчет экономии резко увеличился, а в Челябинском — так же резко сократился. В целом же по управлению подсчет экономии от внедренных рацпредложений по сравнению с тем же периодом прошлого года значительно улучшился.

Во многих авиапредприятиях совершенно не используется такая форма материального стимулирования внедрения рацпредложений, как поощрение за содействие внедрению. Недостаточно еще эта форма поощрения используется в Уктусе, Кольцово и Челябинске.

При подведении итогов за второй квартал на последнем месте оказались совет ВОИР и бриз Кольцова, где не было внедрено ни одного заимствованного рацпредложения и изобретения, а процент внедрения разработанных и принятых предложений самый низкий. Одной из причин снижения показателей Свердловского предприятия по рацработе является недостаточное внимание, уделяемое рационализаторской работе командно-руководящим составом.

В Челябинске два ОКБ не разработали ни одного рацпредложения, то есть существуют формально, только на бумаге, работой ОКБ никто не руководит. Бриз и совет ВОИР пока еще мало уделяют внимания внедрению заимствованных рацпредложений и изобретений. Созданное в текущем году в предприятии общественное патентное бюро должно способствовать успешному решению этого вопроса.

Как и в I квартале, продолжают входить в число лучших ОКБ РиС и ОКБ АТБ Пермского предприятия. Недостаточным для Пермского предприятия остается число рацпредложений и особенно изобретений, заимствованных из информационных источников и внедренных на предприятии. Бризу и совету ВОИР предприятия следует активизировать работу по привлечению рационализаторов к участию в массовых творческих объединениях.

В Пермском предприятии МВЛ обязательства, принятые предприятием на 1973 год, явно занижены. Так, для сравнения, можно привести план Магнитогорского предприятия, равного по классу и по численности Пермскому. У магнитогорцев на 80 предложений запланировано 16 тысяч рублей экономии, у пермяков всего 4750 рублей.

На протяжении ряда лет в Ижевске очень слабо ведется рационализаторская работа. Основными причинами этого является недобросовестность инженера-исполнителя по рационализации и недостаточное внимание со стороны командно-руководящего состава. За первое полугодие 1973 года, повторяя историю 1971—1972 года, не внедрено ни одного предложения.

Для активизации рационализаторской и изобретательской работы на предприятиях необходимо провести обсуждение с целью пересмотра принятых на 1973 год соцобязательств по рационализации и изобретательству. Бризам и советам ВОИР стоит обратить особое внимание на вовлечение наибольшего числа трудящихся в массовые формы технического творчества, развернуть работу по выявлению изобретений с оказанием силами ОПБ, советов ВОИР, бризов и инженеров по рацработе помощи по оформлению заявок на предлагаемые изобретения.

В. ШЕВЕЛЕВ,
старший инженер техотдела
Уральского управления
гражданской авиации
по рационализаторской работе.

ПОЛЕТОВ!

ВАХТА НЕБА

РАБОТАТЬ без предпосылок к летным происшествиям, без нарушения безопасности полетов — долг каждого работника службы движения. Очень много делается по всем направлениям, чтобы этот призыв осуществлялся в деле. Методические рекомендации по внедрению системы бездефектного труда в службе движения мы рассматриваем как еще один шаг в повышении качества работы.

В Магнитогорском аэропорту много уже сделано по этому вопросу. Разработан план мероприятий подготовки службы УВД для перехода на новую систему бездефектного труда при УВД. Мы составили анкету для работника УВД, где были заданы такие вопросы: что нужно сделать, чтобы ты мог работать без дефектов? Готов ли ты работать по новой системе? Если нет, что нужно для этого? Ваши предложения по системе бездефектного труда в службе движения и на вашем диспетчерском пункте. Ваши предложения о материальном поощрении личного состава службы движения по новой системе.

По этим же вопросам в службе прошли профсоюзное, партийное, комсомольское собрания. Для проверки основных положений новой системы мы одну смену перевели на работу по системе бездефектного труда. Хочу поделиться нашим опытом, возможно, и вам придется столкнуться с такими затруднениями.

Мы на практике убедились, что новая система обеспечивает более высокое качество УВД, потому каждый диспетчер вопросу подготовки уделяет большее внимание, чем было.

Мы пришли к выводу, что рабочее место руководителя полетов нужно делать постоянным и оборудовать его так, чтобы можно было осуществить контроль за работой всех диспетчеров.

Многие написали в анкете, что диспетчера нужно готовить на одно рабочее место. Уж очень много ошибок, когда диспетчер с большими перерывами садится на рабочее место, и нужно признать, что в совершенстве знать все из технологии и фреезеологии невозможно. В нашем предприятии этот вопрос не новый.

Что еще дало нам анкетирование?

Каждый проанализировал свой уровень теоретической, практической подготовки, отношение к работе, к коллективу. Мы выявили все предложения по оборудованию рабочих мест, по организации учебы с личным составом.

С какими трудностями мы столкнулись? Работа по подготовке к работе по новой системе слабо поддерживалась администрацией, профкомом. Нужно, чтобы материальное поощрение зависело только от качества работы диспетчера. Рубли считать нужно, но нельзя забывать и сотни тысяч, которые теряются при плохом качестве УВД.

Мы понимаем, что высокое качество работы диспетчера — это стопроцентная гарантия от ошибок, значит, нужно много делать, для подготовки личного состава к работе без дефектов, без нарушения правил УВД, влияющих на безопасность полетов.

Л. КОНДРАТЬЕВ,
руководитель полетов.
Магнитогорск.

ПО НОВОЙ СИСТЕМЕ

Исполнительность

Мне хотелось бы заострить внимание на одном важном моменте в управлении воздушным движением — исполнительности. Чувство исполнительности у работников службы движения должно быть развито гораздо больше, чем в других службах, так как мы обеспечиваем безопасность полетов, отвечаем за сохранение жизни людей и дорогостоящей техники. Каждое наше нарушение или несвоевременное принятие мер по исполнению регламентирующих документов отрицательно сказывается на безопасности полетов.

Я работаю в диспетчерской службе управления, и мне приходится сталкиваться с неточными донесениями наших авиапредприятий. В июле в одном из аэропортов МВЛ Кировского предприятия произошла предпосылка летного происшествия. При посадке самолета АН-2 на пробеге перед носом самолета выскочил мотоцикл, командир вынужден был применить резкое торможение, в результате чего винтами задел за землю. Однако работники службы движения не выяснили причину задержки этого рейса, не разобрались с фактом повреждения винта и своевременно не сообщили в ДСУ согласно табелю срочных сообщений.

Совсем недавно Магнитогорск сообщил о задержке рейса 3069 из-за вмятины в левом закрылке. Борт указан 46486. После выяснения оказалось, что вмятина обнаружена при предполетном осмотре у самолета 47187, который был запланирован этим рейсом. Донесение обстоятельства и причины задержки были сообщены только к концу рабочего дня.

Это свидетельствует о низкой исполнительности со стороны работников службы движения Кировского и Магнитогорского предприятий. Подобные недостатки бывают и в других подразделениях нашего управления.

Наша работа — это прежде всего исчерпывающая информация. Мы обязаны своевременно передать сообщение в те служебные инстанции, где они должны решаться. Этого мы можем добиться в том случае, если каждый из нас при исполнении служебных обязанностей проявит должную исполнительность и тем самым поможет поднять уровень безопасности полетов. Передовики производства должны сыграть в этом авангардную роль.

А. КОСТРЫКИН,
старший диспетчер ДСУ—
Герой Социалистического Труда.

НОТ у движенцев

Совершенствование организации труда на научной основе выступает как закономерность развития управления воздушным движением. Она предлагает внедрение целого комплекса мероприятий, сюда относятся: разделение и кооперация труда, применение передовых приемов, рациональное устройство и обслуживание рабочих мест.

С целью облегчения диспетчерского труда в Кировском аэропорту устанавливается информатор погоды, но установка ведется очень медленно. Недавно получены два магнитофона «Звук» для передачи циркулярной фактической погоды, которые в ближайшее время будут действовать, все это делается для улучшения труда.

В начале этого года в нашу службу прибыло молодое пополнение диспетчеров после окончания школы высшей летной подготовки. Для того, чтобы быстрее освоить нелегкий труд диспетчера, молодежь была закреплена за опытными диспетчерами с солидным стажем. Уже сейчас они работают самостоятельно, не уступая своим учителям. Можно отметить хорошую работу молодых диспетчеров: Булычева (диспетчер-наставник Смирнов) и Катица (диспетчер - наставник Карпов).

Служба в целом справилась с поставленными задачами по обеспечению безопасности полетов.

Б. ДРЯГИН,
диспетчер.
г. Киров.

ВПЕРЕДИ — ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ

В ПЕРВОМ полугодии этого года в предприятии сложилась крайне тяжелая обстановка с выполнением государственного плана. В конце первого квартала и особенно во втором квартале по известным причинам резко снизился против 1972 года процент занятости кресел.

Напряженное положение складывается с использованием самолетомоторного парка, особенно по самолетам ИЛ-18. В этих условиях положительную роль в выполнении государственного плана и соцобязательств оказало развернувшееся социалистическое соревнование среди подразделений отделов, цехов, экипажей, бригад. Важную роль в этом деле сыграло постановление ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О развертывании Всесоюзного социалистического соревнования работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1973 года».

В подразделениях предприятия прошли партийные, профсоюзные и комсомольские собрания, где подчеркивалась важность выполнения и перевыполнения заданий 1973 года, как успешного залога для выполнения пятилетного плана.

Наш коллектив принял повышенные социалистические обязательства на январь 1973 года в честь 50-летия гражданской авиации СССР, которые успешно были выполнены. В службах обсужден и поддержан почин коллективов Магнитогорского и Пермского авиапредприятий по продлению ударной трудовой вахты до конца этого года.

Успешному развитию соцсоревнования, развитию инициативы трудящихся служит заключение совместного договора о соревновании между нашим и Челябинским коллективами и основными службами предприятий.

Следовать ленинскому принципу широкой гласности соревнования — значит повышать его действенность. Помня это, секретари цеховых партийных организаций, командно-руководящий состав за последнее время стали больше уделять внимания показу передовиков производства, ходу и результатам соревнования. В службах систематически оформляется и обновляется наглядная агитация.

Для улучшения качества наглядности соцсоревнования в конце прошлого года были подведены итоги смотра-конкурса наглядной агитации. Первое место с вручением Почетной грамоты и денежной премии было вручено коллективу АТБ. Много сил и личного времени потратил коммунист, начальник цеха тов. Ярусов с активом, чтобы красочно оформить стенды о передовиках и ветеранах АТБ, о ходе социалистического соревнования и т. д.

Второе место было присуждено сантехслужбе. Здесь небольшой коллектив, но красный уголок, оформленный своими силами, имеет все необходимое. Неплохо оформлена наглядная агитация в отделе перевозок, летном подразделении. Смотровая комиссия вынесла предложение продолжить смотр-конкурс на 1973 год. В приказе по предприятию объявляются результаты смотра, награждаются победители и указывается на недостатки.

После работы смотровой комиссии и приказа оформлена наглядная агитация в службе РиС, наземных службах. Командно-руководящий состав постоянно ищет пути улучшения соцсоревнования, заинтересованности авиаработников в результатах своего труда. Руководство и местный комитет службы связи выступили с предложением об изменении процента премиальных по результатам работы за месяц, в зависимости от занятого места сменой и бригадой в социалистическом соревновании.

До этого года не принимались обязательства в целом по наземным службам. Заместитель начальника аэропорта по наземным службам тов. Артемьев А. П. совместно с местным комитетом провели работу по принятию общих обязательств наземных служб на 1973 год. Это позволило четче организовать работу, улучшить подведение итогов соцсоревнования.

Учитывая большое значение профессиональных конкурсов, которые позволяют направить внимание авиаработников на отыскание конкретных путей улучшения прежде всего таких важных показателей, как производительность труда и качество своей работы командование, объединенный комитет профсоюза и комитет ВЛКСМ систематически организуют и проводят их. В летном подразделении согласно положению ежемесячно определяются лучшие люди по профессиям, проведены смотр-конкурс в службе бортпроводников, смотр-конкурс на лучшего водителя.

В нашем подразделении мы стремимся использовать все методы для показа нового, передового. В настоящее время готовятся к выпуску листовки о награжденных правительственными наградами в честь 50-летия гражданской авиации, об экипаже АН-24 командира тов. Б. Г. Полежаева, который успешно справился со сложной ситуацией при взлете из аэропорта Киев и т. д. Два экипажа самолета ИЛ-18 (командиры — А. В. Самарцев и М. В. Жильцов) выступили инициаторами соревнования за право быть награжденными Всесоюзным знаком «Победитель социалистического соревнования 1973 года».

В настоящее время у нас работает комиссия по проведению смотра хода социалистического соревнования и выполнению социалистических обязательств. В ходе смотра проводятся рабочие собрания, собраны предложения по улучшению соревнования и успешному выполнению соцобязательств.

Вся проводимая работа была направлена на выполнение соцобязательств. За это полугодие мы успешно выполнили соцобязательства по внедрению планов НОТ. Мы взяли обязательство внедрить 45 мероприятий с экономическим эффектом в сумме 41,6 тыс. руб. Внедрено 35 мероприятий с экономическим эффектом 41,7 тыс. рублей. Вместо 50 внедрено 70 рацпредложений с экономическим эффектом 20,1 тыс. рублей, т. е. на 10 тысяч больше, чем записано в соцобязательствах.

Мы перевыполнили соцобязательства по регулярности движения по центральному расписанию на 1,9 процента. В авиапредприятиях успешно выполняется план капитального строительства и капитального ремонта. Проделанная работа по организации и осуществлению соцсоревнования позволила значительно сократить намечавшееся отставание в выполнении государственного плана.

Перед нашим коллективом сейчас стоит сложная и ответственная задача по обеспечению выполнения государственного плана второго полугодия и в целом годового плана. Командно-руководящий состав, общественные организации отдают отчет во всех трудностях предстоящей работы. И поэтому, продолжая совершенствовать организацию соцсоревнования, мы приложим все усилия на безусловное выполнение заданий третьего, решающего года девятой пятилетки.

А. БОЛОНИН,
командир Пермского
авиапредприятия.

Навстречу 250-летию Свердловска. Юго-Западный район.

В ТОКИО—ЧЕРЕЗ МОСКВУ

НАША беседа идет под непрерывный звон телефона. Звонят будущие пассажиры «Люфтганзы»: «Нет ли билета во Франкфурт?» Звонят журналисты: «Можно принять участие в первом рейсе через Москву в Токио?...» Звонят из Министерства гражданской авиации: «Для токийского рейса подготовлен перечень запасных аэропортов...» Выясняют. Советуют. Интересуются. И все время мелькает «Токио». Словом, вместо обусловленных тридцати минут беседуем с господином Миллером два часа. С перерывами на телефон, что, в общем, не так уж скверно, ибо сразу вводит в ход дел, которыми заняты сейчас Вольфганг К. Л. Мюллер — генеральный представитель «Люфтганзы» в СССР и его немногочисленный аппарат (заведующий отделом бронирования, два секретаря, шофер — он же отправитель грузов).

— Значит, главное сегодня — новая линия на Токио через Москву.

— Да, это так... Мы уже мысленно летаем по этой чрезвычайно важной для «Люфтганзы» трассе. Составлено расписание полетов. График работы и отдыха экипажей. Пока что рейсы — раз в неделю, по воскресеньям. Но экипаж, который поведет самолет в Японию, прилетит в Шереметьево уже в пятницу — один день отдыха перед дальней дорогой.

— Вы охарактеризовали новую трассу как чрезвычайно важную для «Люфтганзы». Почему?

— Ее значение отнюдь не исчерпывается лишь экономическими и иными выгодами, которые получат обе стороны, эксплуатирующие эту линию, не менее важен и сам факт ее открытия — он отражает новую эпоху в отношениях между Советским Союзом и ФРГ. Не забудем, что дополнительный протокол к Соглашению о воздушном сообщении, которым предусмотрено открыть линию Франкфурт - на - Майне — Москва — Токио, был подписан в Бонне во время визита Генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева. Словом, я бы сказал так: новая воздушная линия отражает и новую линию в отношениях между нашими странами.

— Вам не кажется, что мы начали это интервью с середины? Видимо, нужно было сначала представить читателям «Люфтганзу».

— Охотно готов исправить этот пробел. «Люфтганза» — это общество воздушных сообщений Федеративной Республики Германии, акционерное общество. Примерно, 75 процентов акций находится в руках государства, остальные — у частных лиц. В Европе это одна из крупнейших авиакомпаний, ее флот — 80 реактивных самолетов, в основном, «Боинги». Объем перевозок «Люфтганзы» — свыше девяти миллионов пассажиров в год. По сравнению с таким авиагигантом, как Аэрофлот, конечно, немного, но главное тут — постоянная тенденция к росту перевозок пассажиров. Наш ежегодный прирост, примерно, тринадцать процентов — не так уж мало. Но запишите, пожалуйста, что у нас есть трасса, где эта цифра в несколько раз выше; на линии Франкфурт - на - Майне — Москва число пассажиров (трасса работает с 1 февраля 1972 года) за год удвоилось! Эта линия, если хотите, чемпион «Люфтганзы».

— Теперь такой вопрос: что вы думаете о сегодняшних контактах «Люфтганзы» и Аэрофлота?

— Только одно: прочное, деловое, прекрасное сотрудничество. Аэрофлот — надежный партнер. Никаких трений у нас нет, больше того — мы в Москве постоянно ощущаем помощь Аэрофлота. Естественно, во Франкфурте «Люфтганза» тоже помогает Аэрофлоту.

А. ЕВСЕЕВ.
«Неделя».

Для полярных трасс

НА МИНСКОМ АВИАРЕМОНТНОМ ЗАВОДЕ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШЕНЫ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА «ИЛ-14», ОБОРУДОВАННОГО ДЛЯ РАБОТЫ В СУРОВЫХ УСЛОВИЯХ АНТАРКТИДЫ.

КРЫЛАТЫЙ «ИССЛЕДОВАТЕЛЬ» БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ 19-Ю СОВЕТСКУЮ АНТАРКТИЧЕСКУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ. САМОЛЕТ ОСНАЩЕН НОВЕЙШИМ РАДИОНАВИГАЦИОННЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, НАУЧНОЙ АППАРАТУРОЙ. НА БОРТУ УСТАНОВЛЕНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЕМКОСТИ ДЛЯ ГОРЮЧЕГО, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯТ ЭКИПАЖУ СОВЕРШАТЬ ДЛИТЕЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ НАД ЛЕДОВЫМ КОНТИНЕНТОМ.

ТАСС.

С ипподрома на «Блерио»

Наверное, многие свердловчане еще помнят ипподром, что находился у начала Визовского бульвара. Его ровные дорожки когда-то и послужили аэродромом для первого в нашем городе самолета. Это был конец июня 1911 года. С раннего утра жители с тревогой поглядывали на хмурое небо, ругали ветер, гнавший сонм туч. «Полетит или не полетит?» — гадали екатеринбуржцы.

К вечеру тысячи людей заполнили трибуны, споря, с какой стороны должен появиться аэроплан. И он появился. На подводе в окружении солдат лежали хрупкие части летательного аппарата.

Сборку начали на середине поля, с трудом оттеснив любопытствующую толпу. Перед зрителями предстало сооружение, чем-то напоминавшее этажерку, но по тем временам это был совершенный самолет «Блерио». Специальные помощники запустили мотор.

Полотняная птица разбежалась и под крики «Ура!» оторвалась от земли. Знаменитый русский пилот А. А. Васильев сделал круг и полетел к городу. Клубы пыли — достопримечательность старого Екатеринбурга — мешали ориентироваться сверху. Поэтому, долетев до Тихвинской улицы (ныне Хохрякова), летчик повернул обратно. Долго кружил над зрителями, и только «чихание» двигателя заставило самолет, наконец, приземлиться.

Автор обещал показать на следующий день фигурный полет и объявил, что возьмет на борт пассажиров-смельчаков. Но этому не суждено было сбыться. Васильева срочно вызвали в Петербург, где готовились к первому междугородному перелету до Москвы. Там должен был выступать весь «цвет русской авиации».

Заметим, что из всех участников первым и единственным в Москву прибыл Васильев на том же самом «Блерио», с которым он выступал в нашем городе. За сутки с начала старта он пробыл в воздухе восемь часов.

И. КЛЕМЕНТЬЕВ.

СПОРТ В «ЗАГОНЕ»?

ВОПРОС «почему» назрел давно. Почему коллектив авиаторов Кольцово сдает свои спортивные позиции? Более 800 человек насчитывает в своих рядах комсомольская организация этого предприятия. А как известно, комплекс ГТО был, есть и будет для комсомола кровным, родным делом. На 8 июля в Кольцово лишь 15 человек (план 300 человек) сдали полностью новые нормативы ГТО. Где же спортсмены, которые одними из первых должны сдать нормы? Их в Кольцово немало. Одних футболистов 50 человек, а лыжники, туристы, волейболисты, баскетболисты?

Вот итог спортивной работы за 1 полугодие: собрано членских взносов ДСО 40 рублей при плане 189. Подготовлено спортсменов-разрядников 31 при плане 162 человека и т. д.

Только ли у кольцовцев дело обстоит так? Чем лучше положение Пермского, Челябинского предприятий? Как объяснить тот факт, что спортивный руководитель Челябинского предприятия привез команду на летнюю спартакиаду без командировочных документов, без заявки, показав тем свое неуважение к оргкомитету УрУ ГА? Как понимать руководство Пермского предприятия МВЛ и Ижевского предприятия, коллективы которых не приняли участия в юбилейной спартакиаде по легкой атлетике и плаванию? Спорт в загоне, он перестал волновать умы и сердца? Нет! Тут другая причина. И пусть ижевцы и пермяки ответят на этот вопрос сами. ГТО шагает по стране, ГТО — на марше. Как же у нас, авиаторов, «шагает» ГТО?

Вот цифры на 1 июля 1973 года.

Сдали полностью нормы ГТО:

Кольцово — 15 человек, Уктус — 30 человек, Челябинск — 33 человека, Киров — 29 человек, Магнитогорск — 20 человек, Пермь — 4 человека, Пермь, МВЛ — 0 человек, Ижевск — 58 человек, Курган — 0 человек.

Странно, что эти цифры не волнуют комсомольских и спортивных вожаков. Но успех принесет только творческое содружество и тесный контакт с другими общественными организациями и, прежде всего, со спортивными. У физкультурных работников есть знание «технологии» спорта, а у комсомольских — умение увлечь, повести за собой молодежь. Чего греха таить, есть еще у нас такие вожаки комсомольских организаций, которые только уговаривают сдавать нормы, а сами со спортом не дружат.

Проблему материальной базы для сдачи нормативов ГТО часто преувеличивают: самая главная спортивная база для подготовки значкистов — это солнце, воздух и вода. А простейшие спортивные сооружения под силу построить комсомольцам и спортсменам любого авиапредприятия.

Подведены итоги трудового соцсоревнования коллективов предприятий управления. Определены победители. По моему мнению, оценивать работу того или иного коллектива нужно не только по выполнению производственного плана, но и по тому, как здесь заботятся о здоровье и бодром настроении каждого авиаработника, как физкультура и спорт способствуют росту производительности труда.

Недооценка значения физического воспитания и спортивного совершенствования авиаработников отдельными руководителями привела к тому, что впервые за всю историю развития спорта в УрУ ГА команды нашего управления практически не были представлены на спартакиаде Аэрофлота.

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

Острый момент.

Наши адреса и телефоны

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

Редактор В. ГУРИН.

НС 12640. Заказ № 6137.

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