

НА МАРШЕ— ТРЕТИЙ, РЕШАЮЩИЙ



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НА «ХОРОШО» И «ОТЛИЧНО»

Успешно проходит подготовка к осенне-зимней навигации в Пермском авиапредприятии МВЛ.

Значительное количество самолетов и вертолетов подготовлено к зиме на «хорошо» и «отлично».

Неплохо поработали бригады авиатехников под руководством Лебедева и Волкова.

ПРИШЛО ПОПОЛНЕНИЕ

Ежегодно в Пермское авиапредприятие МВЛ приходят молодые пилоты. Они получают здесь квалификацию, необходимую для успешной летной работы.

Вот и недавно сюда прибыло пять выпускников Бугурусланского училища. Они будут работать на местных авиалиниях.

М. ВЛАДИМИРОВ.

НАКАНУНЕ КОНФЕРЕНЦИИ

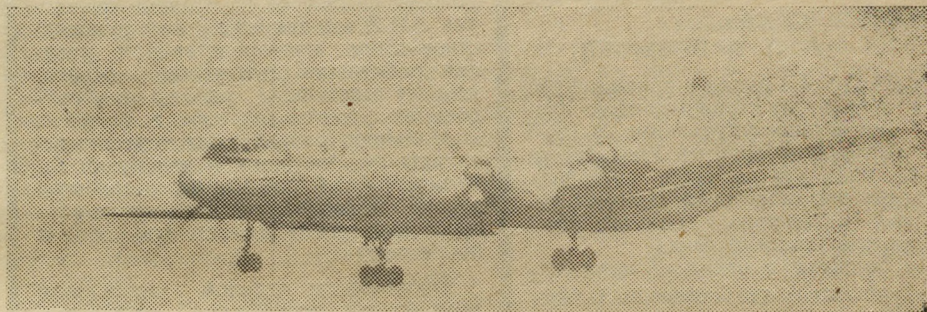
Отчетно-выборные собрания проходят в комсомольской организации Кольцовского авиапредприятия. Недавно перед комсомольцами службы бортпроводников с отчетным докладом выступила секретарь бюро ВЛКСМ Е. Кириллова.

На собрании проанализирована работа комсомольцев Кольцово, указаны достижения и недостатки.

Выбраны члены нового бюро ВЛКСМ и делегаты на XIII комсомольскую конференцию Кольцово.

В. РУСАКОВ, заместитель секретаря комитета ВЛКСМ Кольцовского авиапредприятия.

Осенне-зимней навигации — ГОТОВНОСТЬ № 1



НОВОСТИ • НОВОСТИ • НОВОСТИ • НОВОСТИ

Новое в ЦАВСе

Большая подготовка к альные рекламные проспекты по льготам Аэрофлота и адресами касс по продаже авиабилетов в Свердловске и области. Для распространения

Рекламные сообщения были опубликованы во всех свердловских газетах, «Курьере», передавались по радио и телевидению. Размножены и сданы в расклейку многокрасочные афиши, значкомьящие с правилами приобретения билетов. Недавно изданы специ-

билетов ЦАВС заключает договоры с гостиницами и крупными заводами. Там будут работать представители агентства.

А. ЦЫПУЛИНА,
заместитель
начальника
ЦАВС.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ...

В Пермском авиапредприятии МВЛ прошло совещание общественных инспекторов по безопасности движения.

На повестке дня стоял вопрос о контроле за полетами в осенне-зимних условиях.

С докладом выступил командир летного подразделения И. И. Кожка.

В прениях приняли участие общественные инспекторы: начальник участка оперативного обслуживания самолетов В. А. Ирошников, командир звена АН-2 В. А. Доможиров и многие другие.

ВНИМАНИЕ: ПЛАН!

В минувшем месяце производственный план по всем основным показателям выполнили только в Курганском и Магнитогорском предприятиях. Мы с удовольствием поздравляем курганских авиаторов, которые 27 сентября выполнили годовой план по применению авиации в народном хозяйстве. Это трудовая победа не случайна. За прошедшие девять месяцев, кроме апреля, по всем основным показателям план в Кургане выполнялся и перевыполнялся.

Вызывает тревогу положение дел во всем управлении. По оперативным данным трудно назвать главные причины такого отставания, однако можно сказать, что снижение коммерческой загрузки по сравнению с теми же месяцами прошлого года вызвано недостаточной работой по привлечению пассажиров и заказчиков.

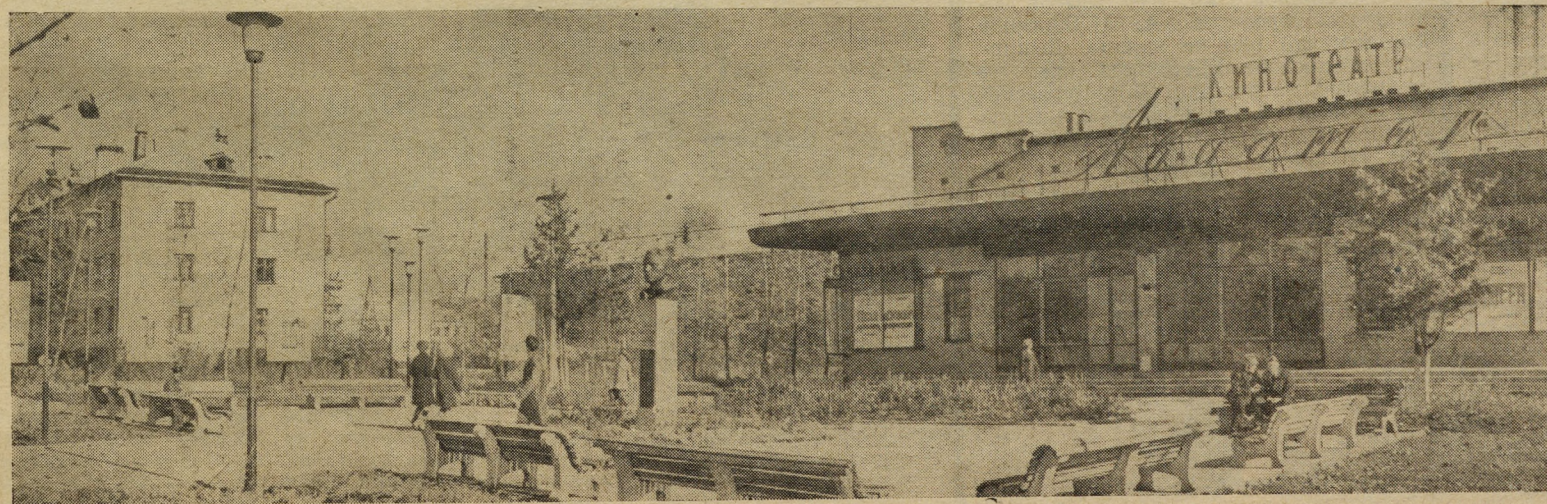
Девятимесячный план выполнен, но в основном за счет задела, полученного от перевыполнения в I квартале, в июне и июле. Однако существует реальная возможность для выполнения годового производственного плана.

Л. БОЛЬШАКОВА,
зам. начальника ПЭО Уру ГА.

Сводка

О ВЫПОЛНЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА ПРЕДПРИЯТИЯМИ УПРАВЛЕНИЯ ЗА СЕНТЯБРЬ 1973 Г. (ПО ОПЕРАТИВНЫМ ДАННЫМ) В ПРОЦЕНТАХ К ПЛАНУ

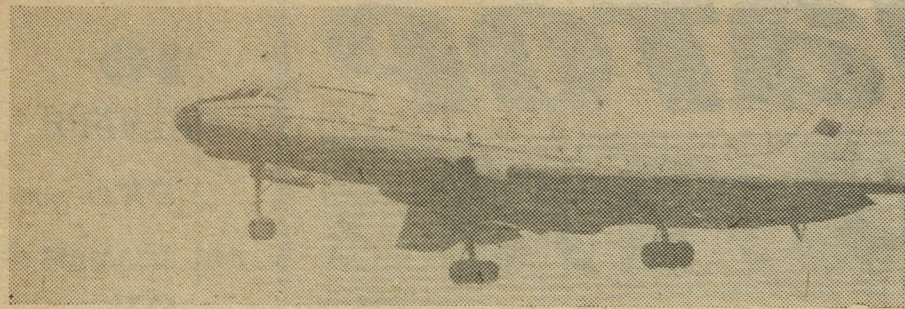
Предприятия	Пасса- жиро- оборот	Налет приве- денных часов	Выруч- ка	Прибыль	Участ- ко- вый т-км	Эксплу- атац. т-км	Отправки		
							пасса- жиров	почты	грузов
1. Свердловское	88	84	83	84,3	96	85	99	91	87
2. Челябинское	96	58	100	102,1	96	98	102	98	100
3. Пермское	88	104	92	74,2	79	88	90	93	97
4. Уктус	74	93	95	140	83	83	71	205	85
5. Кировское	86	82	97	20,0	90	92	101	100	91
6. Магнитогорское	135	602	106	105	120	86	106	103	101
7. Ижевское	92	96	94	220	97	69	93	105	109
8. Курганское	103	123	108	106,0	105	76	112	124	83
9. Пермское МВЛ	83	100	114	110,0	82	78	97	100	118
В целом по управлению	94	97	93	93,1	95	88	97	101	95



Если вы не бывали в Кольцово

Хотя бы несколько лет, то, наверное, оно вас поразит. Выросли новые многоэтажные дома, кинотеатр. Еще выше и пышнее стали деревья на улицах, красивее кольцовская роща. Это уже не поселок, а скорее маленький молодой городок. Именно молодой, потому что города, в отличие от людей, не старятся, а молодеют.

Фото В. Веглутина.



«СЛЕДОВАТЕЛЬНО, ГЛАВНОЕ, НА ЧТО МЫ ДОЛЖНЫ РАССЧИТЫВАТЬ, — ЭТО ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВА».

Л. И. БРЕЖНЕВ.

НЕМАЛЫЙ вклад в авиационные перевозки страны должно вложить наше управление. В 1975 году пассажирооборот по Уральскому управлению ГА должен составить 8 миллиардов пассажиро-километров, то есть 6 процентов от всего пассажирооборота авиации страны.

Это большая и очень сложная задача, учитывая, что почти весь прирост объема перевозок должен быть достигнут за счет повышения производительности труда наших работников.

В условиях гражданской авиации использование научно-технических достижений — это внедрение новой техники и технологии, комплексная механизация и автоматизация производственных процессов с целью исключить тяжелый ручной труд на погрузке и разгрузке самолетов, внедрение методов научной организации труда и управления, дальнейшее развитие изобретательской и рационализаторской работы в коллективах предприятий.

Нужно отметить, что некоторые положительные итоги в этом вопросе уже можно подвести. Только в текущем году в Кольцово задействована электролаборатория для испытания электрокабелей, в службе СТОПиЭ оборудован стенд для контроля и сигнализации работы трансформаторных подстанций с главной питающей подстанции, внедрены машины для подогрева мастики и разделки швов искусственных покрытий в ОНС.

В Челябинске реконструирован стационарный подогрев автомашин на стоянке, изготовлена передвижная мастерская для кабельной группы РиС, механизированы работы по прокладке кабелей, выполнено автоматическое включение насосной станции второго подъема.

В Пермском предприятии автоматизирована перекачка сточных вод аэропорта в городской коллектор: изготовлен станок для намотки дросселей и трансформаторов. Выполняются работы по механизации и автоматизации и в других предприятиях управления.

За два квартала текущего года в целом по управлению внедрено 446 рационализаторских предложений с экономией 67584 рубля, 416 мероприятий НОТ с экономическим эффектом 316,9 тыс. рублей. Мероприятиями НОТ охвачено 6309 человек личного состава.

Для проведения единой технической политики, координации работ по внедрению средств механизации и автоматизации трудоемких процессов в конце 1972 года в наиболее крупных предприятиях — Свердловском, Челябинском и Пермском — были созданы технические отделы. Был создан технический отдел и в аппарате управления. Позднее в 1973 году технический отдел появился также в Кировском предприятии.

Технические отделы, несмотря на то, что они еще не развернули в пол-

ной мере свою деятельность, уже проделали и продолжают выполнять значительный объем работ. В Челябинске строительство стационарного подогрева самолетов на стоянке самолетов АН-2 выполняется под руководством и при непосредственном участии работников технического отдела, ими же выполнены работы по оборудованию смотровой ямы в автобазе. В Кольцово разработаны чертежи эстакады для погрузки и разгрузки самолетов АН-12, в Перми разработан проект механизации погрузочно-разгрузочных работ для склада отдела перевозок.

Техническим отделом управления разработана техническая документация и дан заказ заводу на изготовление специального табла для регистрации пассажиров у трапа самолета, произведен предварительный отбор описаний изобретений, рекомендуемых к внедрению в предприятиях управления. Описание рекомендуемых изобретений были рассмотрены членами производственно-технического совета управления, размножены и разосланы во все предприятия.

МЕРА ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ

Таким образом, в предприятиях управления проделана определенная работа по внедрению средств механизации и автоматизации, внедрению рационализаторских предложений и мероприятий НОТ, но эти достижения были бы значительно большими, если бы не наличие серьезных недостатков в нашей работе.

«НЕОБХОДИМО, ТОВАРИЩИ, ЧТОБЫ НЕ ТОЛЬКО НАШИ ПЛАНОВЫЕ И ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ, НО И ВСЕ ПАРТИЙНЫЕ КАДРЫ В ПОЛНОЙ МЕРЕ ПРОНИКЛИСЬ ЗАБОТОЙ ОБ УСКОРЕНИИ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА.»

Л. И. БРЕЖНЕВ.

Большинство наших предприятий научились составлять хорошие планы комплексной механизации и автоматизации, в большинстве случаев в планы включены очень нужные, реально выполнимые мероприятия. Однако не везде дело обстоит именно так. В ряде наших предприятий на 1973 год были запланированы заведомо невыполнимые мероприятия по механизации и автоматизации, а в отдельных случаях планы не выполняются только по вине самих руководителей предприятия.

В Челябинском предприятии было запланировано оборудовать посадочные трапы навесными тентами для защиты от дождя дежурных по посадке пассажиров, но заместитель начальника аэропорта А. В. Берсенева считает, что они не нужны. Дежурные по посадке пассажиров, мол, не сахарные, не растают. А то, что среди работников отдела перевозок велик процент простудных заболеваний, тов. Берсенева волнует мало.

В Перми запланировано изготовить установку для промывки креолином маслорадиаторов и маслобаков само-

За технический прогресс

летов ЛИ-2. К этой работе также не приступили. Пришли к выводу, что она нецелесообразна. А разве при планировании этого мероприятия руководителям АТБ Пермского предприятия не было известно, что самолеты постепенно отработывают свой ресурс и списываются?

Зачастую запланированные предприятиями мероприятия планов механизации и автоматизации не подтверждаются финансовыми средствами, по ним не готовится техническая документация, поэтому эти работы также не выполняются. В Кольцово полученные более года назад 30-тонные весы для грузового склада отдела перевозок и 10-тонные весы для разового взвешивания багажа пассажиров до сих пор лежат мертвым грузом, потому что все еще не определен источник финансирования на их установку и не составлена проектная документация.

Некоторые предприятия (Кировское, Ижевское, Магнитогорское) включили в комплексный план механизации внедрение выпускаемых промышленностью и заводами ГА механизмов и машин, однако, через органы снабжения эти механизмы заказаны не были. Денежные средства, выделенные в 1973 году на приобретение нестандартных средств механизации, используются плохо.

Из-за отсутствия материалов не выполняются работы по оборудованию стоянок самолетов стационарным подогревом в Кургане, централизованной подаче сжатого воздуха на

отдельные работы по заказам других служб.

Возможно (этот вопрос нужно обдумать), нам стоит создать такие мастерские не во всех предприятиях сразу, а вначале только в одном, допустим, в Кольцове или Челябинске, где за определенную плату выполнять заказы других техотделов, или эти мастерские подчинить техотделу управления.

Несмотря на определенные достигнутые достижения по внедрению мероприятий по НОТ, не все предприятия управления этому важному резерву повышения производительности труда придают должное значение.

Так, по итогам I полугодия т. г. в Свердловском предприятии из запланированных 180 мероприятий по НОТ внедрено лишь 119, в Магнитогорском — из 66 — 42, в Кировском — из 31 запланированного (что само по себе очень мало) внедрено только 21 мероприятие по НОТ. Плохо занимают вопросы НОТ в службах перевозок Кольцово и Магнитогорска, в автохозяйствах Свердловского, Челябинского и Кировского предприятий.

Особенно нетерпимым является то, что в предприятиях не принимаются меры по внедрению наиболее важных мероприятий по НОТ, дающих наибольший эффект, мероприятий, включенных в план министерства и Уральского управления.

Если мы хотим двигать вперед дело технического прогресса, отношение к техотделам мы должны изменить. К сожалению, нуж-

УТР и замене электрокабеля на перроне в Челябинске, автоматизации аварийной дизельной электростанции в Кольцово.

Технические отделы еще не установили деловой связи с предприятиями других ведомств города, на предприятиях города не изготавливаются нестандартные средства механизации и автоматизации, не разрабатывается необходимая техническая документация.

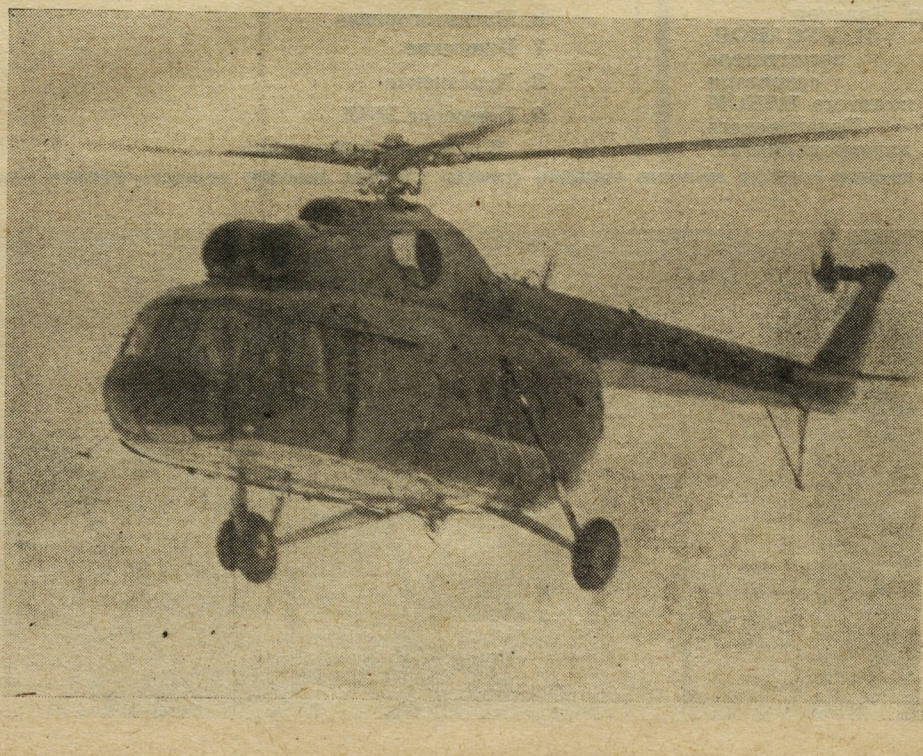
Большим тормозом во внедрении средств механизации является то, что ни в одном нашем предприятии нет мастерских, где можно было бы изготовить по заказу технического отдела и по его чертежам несложные нестандартные средства механизации, оказать помощь изобретателям и рационализаторам в изготовлении образцов их творчества. Может быть, даже в таких мастерских целесообразно было выполнять

но сказать, что наши общественные организации вопросами научно-технического прогресса занимаются крайне мало. Практически ни в одном предприятии вопрос выполнения планов механизации на заседании профкома специально не обсуждался, ни один руководитель, в службе которого планы не выполняются, на таких заседаниях не заслушивался. В лучшем случае вопрос о состоянии с внедрением планов механизации заслушивается на планерке у командира предприятия.

Технический прогресс — это главный рычаг создания материально-технической базы коммунизма. Вот почему в таком важном вопросе, как развитие науки и техники, мы отчетливо должны видеть перспективы, учитывать их в практической работе.

Н. ГИЛЕВ,

начальник техотдела УрУ ГА.



Постановление коллегии Министерства гражданской авиации и президиума ЦК профсоюза авиаработников о проведении смотра-конкурса общежитий предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации

В целях дальнейшего усиления работы по коммунистическому воспитанию и улучшению жилищно-бытовых условий авиаработников, проживающих в общежитиях, коллегия Министерства гражданской авиации и президиум Центрального Комитета профсоюза авиаработников

ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Провести с июля 1973 года по декабрь 1974 года смотра-конкурса общежитий предприятий, организаций, учреждений гражданской авиации.
2. Утвердить положение о проведении смотра-конкурса общежитий предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации.
3. Утвердить состав организационного комитета по проведению смотра-конкурса общежитий.
4. Руководителям управлений, предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации совместно с соответствующими комитетами профсоюза авиаработников обеспечить участие в смотре-конкурсе всех подведомственных общежитий. В ходе смотра-конкурса организовать проверку выполнения постановления Совета Министров СССР от 3 октября 1966 года «Об улучшении жилищно-бытовых условий проживающих в общежитиях» и постановления Президиума ВЦСПС от 30 июня 1969 года «О состоянии и мерах улучшения воспитательной работы и жилищно-бытовых условий в общежитиях рабочих и служащих» и принять меры к устранению недостатков; по общежитиям учебных заведений дополнительно организуется проверка хода выполнения постановления президиума ВЦСПС от 12 ноября 1971 г. «О задачах профсоюзных организаций, вытекающих из речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева на Всесоюзном слете студентов» и постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему улучшению материальных и жилищно-бытовых условий студентов высших и учащих средних специальных учебных заведений».
5. Учредить для награждения победителей смотра-конкурса памятные дипломы Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников и денежные премии.

Министр гражданской авиации
Б. БУГАЕВ.
Председатель ЦК профсоюза
авиаработников В. ЗУЕВ.

«Линейный график подготовки служб к осенне-зимней навигации» — так озаглавлен этот лист, занимающий полстены в служебном помещении Челябинского авиапредприятия. Каждые пять дней в него вносятся оперативные данные по выполнению подготовки. Этим занимается один из руководителей — Николай Васильевич Чувин.

— Линейный график, — рассказывает Николай Васильевич, — составлен с таким расчетом, чтобы наиболее наглядно представить положение дел. Перечень разбит на разделы по службам. Учитывается все: и техническая, и теоретическая подготовка, и общественные мероприятия.

При первом знакомстве с этим графиком бросается в глаза цветовое разнообразие его оформления. Оно использовано для легкости, удобства восприятия. В течение того периода, что отведен для выполнения определенного задания, в графе, ему соответствующей, тянется незаштрихованный прямоугольник. Если работа закончена в срок, прямоугольник закрашивается синим карандашом. Но если выполнение задания откладывается, в графе появляется тревожный желтый.

Когда мы с Николаем Васильевичем подошли к графику, желтые прямоуголь-

Польза и наглядность

ники вызвали самый пристальный интерес, несмотря на то, что их было немного, гораздо меньше, чем синих. Обычно то, что выполнено в срок, кажется вполне благополучным, вне зависимости от количества затраченных усилий. Так и здесь. Первый взгляд был брошен на единственный желтый прямоугольник в разделе, относящемся к летному подразделению. Не проведено в срок партийное собрание. Оно было намечено на август, но перенесено на сентябрь. Значит, перед коммунистами своевременно не были поставлены важные задачи по подготовке к наиболее трудному периоду в работе летного состава.

Зато порадовал раздел службы движения. Все намеченные работы движущие осуществляются в срок, согласно графику.

В службе радионавигации и связи есть свой тревожный сигнал. В плане записано улучшение подъездных путей и маркировочной покраски, но в начале августа, как было намечено, работы не закончены. Хотя сейчас этот пункт перекочевал и в планы работ службы, осуществляемых по предложениям с мест.

Положение о проведении смотра-конкурса общежитий предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации

В целях дальнейшего усиления работы по коммунистическому воспитанию, улучшения жилищно-бытовых условий авиаработников, проживающих в общежитиях, привлечения к этой работе широкого круга актива общественности Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников проводится смотра-конкурс общежитий.

ПОРЯДОК И УСЛОВИЯ ПРОВЕДЕНИЯ

Смотра-конкурс проводится в период с июля 1973 по декабрь 1974 г. Вся работа по организации и руководству смотра-конкурсом осуществляется оргкомитетом МГА и ЦК профсоюза.

Для организации и проведения смотра-конкурса в управлениях, предприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации создаются комиссии.

Итоги смотра-конкурса подводятся по двум группам общежитий:

1 ГРУППА — общежития эксплуатационных, ремонтных предприятий и строительно-монтажных управлений;

2 ГРУППА — общежития учебных заведе-

ний. Материалы о лучшем общежитии, рассмотренные на советах управлений, президиумах республиканских и территориальных комитетов профсоюза авиаработников, представляются в оргкомитет МГА и ЦК профсоюза не позднее 20 декабря 1974 года.

При подведении итогов и определении победителей смотра-конкурса учитываются следующие показатели:

состояние организаторской работы советов общежитий по привлечению широкого актива к участию в воспитательной, культурно-массовой и физкультурной работе, а также улучшение бытовых условий проживающих в общежитиях;

содержание и уровень политико-воспитательной работы в общежитиях, коммунистического отношения к труду и общественной собственности, соблюдение принципов морального кодекса строителя коммунизма;

организация и проведение в общежитиях соревнований, смотра-конкурсов на лучшее состояние комнат и культурно-бытовых помещений;

участие командно-руководящего состава, ветеранов труда и передовиков производства в организации и проведении политико-воспитательной работы в общежитиях;

показатели повышения общеобразовательных и технических знаний проживающих в общежитиях, учеба молодежи в вечерних и заочных учебных заведениях, создание необходимых условий для учебы;

организация культурного досуга; проведение вечеров отдыха, экскурсий, загородных прогулок, посещение театров, клубов, обсуждение произведений литературы и искусства, работа кружков художественной самодеятельности;

проведение физкультурно-оздоровительной и спортивной работы, оборудование спортивных площадок, организация сдачи норм ГТО, спортивных игр, соревнований, туристических походов;

наличие в общежитиях соответствующих установленным нормам необходимых помещений, культурно-бытового и санитарно-гигиенического оборудования и приспособлений, наличие изолято-

ров и санитарных постов; состояние зданий общежитий, своевременность и качество их ремонта, благоустройство и озеленение территории;

организация ежедневных дежурств проживающих в общежитии и дежурств профсоюзного и хозяйственного актива в выходные и праздничные дни, соблюдение правил проживания и распорядка дня;

выполнение требований противопожарной безопасности в жилых, культурно-бытовых и вспомогательных помещениях.

НАГРАЖДЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Для награждения победителей в смотре-конкурсе учреждаются памятные дипломы Министерства ГА и ЦК профсоюза авиаработников и денежные премии на приобретение культурного и спортивного инвентаря:

ПО ПЕРВОЙ ГРУППЕ — за 1 место — 400 рублей; за 2-е — 300, за 3-е — 200 рублей;

ПО ВТОРОЙ ГРУППЕ — за 1-е — 600, за 2-е — 400, за 3-е — 300 рублей.

Выплата премий производится ЦК профсоюза авиаработников.

ПРОВЕРЯЕМ ПОДГОТОВКУ К ЗИМЕ

Наиболее сложное положение в наземных службах. Все желтые прямоугольники сконцентрированы в разделе, относящемся к автохозяйству. С опозданием закончена реконструкция воздухоподогрева, не сделано ограждение к стоянке машин в первой автоколонне. Запоздывает с выполнением некоторых мероприятий сантехслужба — на 50 процентов проделана работа по подготовке бытовых удобств. Зато в срок, к

влияют на общий ход подготовки к ОЗН? К сожалению, линейный график не дает исчерпывающего ответа. В этом и состоит основной недостаток линейного планирования. Как объясняют в техническом отделе управления, для оперативного контроля за ходом подготовки более подходящим может стать сетевой график, планирующий мероприятия во взаимосвязи, увязывающий их как во времени, так и в пространстве.

прошло совещание, на котором обсуждались вопросы сетевого планирования при обслуживании авиационной техники. Много говорилось о сложности составления подобного рода графиков. Даже в Кургане, где введено много нового, при составлении графиков появляются, как говорят специалисты, «хвосты», есть «ложные работы».

Сетевое планирование нельзя ввести за один прием. Сейчас накапливается опыт в масштабах авиационно-технических баз. Но не за горами, очевидно, тот день, когда в предприятиях появятся сетевые графики подготовки к очередной навигации.

И. ГРИШИНА.
Челябинск.

Творчество молодежи

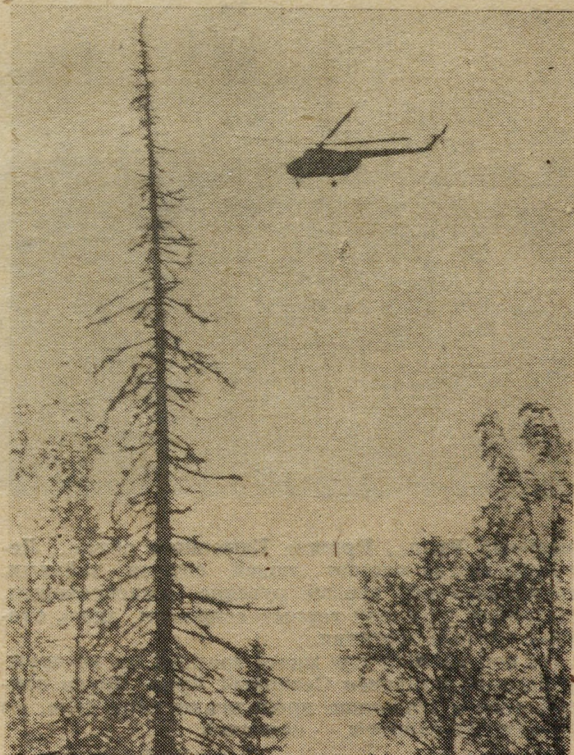
Заседание комитета ВЛКСМ, посвященное прослушиванию технического творчества молодежи, состоялось в Пермском авиапредприятии МВЛ.

Доклад по этому важнейшему резерву развития производства прочитал член комитета комсомола, инженер связи Н. Малунюк.

По решению комитета комсомола в АТБ будет создана бригада технического творчества молодежи, подобная уже существующей бригаде службы РиС. В ее обязанности входит внедрение крупных рационализаторских предложений молодежи.

Геологов и летчиков издавна связывает самая тесная дружба.

Фото В. Ветлугина.



ВЫПИСЫВАЙТЕ, ЧИТАЙТЕ

Открыта подписка на орган Уральского управления ГА и теркома профсоюза авиарботников «Авиатор Урала».

В 1974 году наша газета, используя все газетные жанры, будет широко освещать многогранную жизнь уральских авиарботников.

«Авиатор Урала»-74

Рубрики «В партийных организациях», «Главное — безопасность полетов», «На крыльях соревнования», «Пассажиру — заботу и внимание» и другие получают, как всегда, постоянную прописку на страницах «Авиатора Урала». Появятся и новые рубрики: «Взгляд с правого кресла», «Откровенный разговор», «Верен своему долгу».

С помощью внештатного отдела молодежных проблем и рабкоров газеты мы планируем регулярные спецвыпуски дискуссионного клуба «Бортовые огни».

Сообщаем нашим читателям, что с 1 января 1974 года газету «Авиатор Урала» впервые будут получать сотни авиарботников Коми управления ГА. В тематических подборках мы расскажем о трудовых буднях и досуге наших северных соседей.

Подписку на газету «Авиатор Урала» можно оформить в любом авиационном предприятии Уральского и Коми управления ГА.

СРЕДИ КНИГ И ЖУРНАЛОВ

ЭТА КНИГА вышла в Военном издательстве Министерства обороны СССР. Автор ее Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Иван Алексеевич Вишняков рассказывает о боевых делах своих однополчан-летчиков эскадрильи имени Олега Кошевого, которой он командовал. Героизм, беспредельную любовь к Родине, мужество и отвагу проявляли наши славные летчики с первых же дней войны. Несмотря на численное превосходство противника, они смело вступали в бой и добивались победы. А когда обстоятельства оказывались трагическими, смелые герои, жертвуя жизнью, старались нанести последний удар по врагу.

Так поступил экипаж И. Т. Вдовенко, направивший горящий бом-

бардировщик на немецкую переправу через Днепр. В результате мост и находящиеся на нем живые силы и техника врага взлетели в воздух. Такой же подвиг совершил летчик С. И. Кольбин, чей подбитый самолет врезался в скопление вражеской техники. Летчик Георгий Старцев в поединке с фашистским пиратом пошел на таран и сбил наполненный бомбами вражеский самолет.

А на боевом счету наших рыцарей воздушных битв сотни таранов, причем 17 отважных соколов их совершили дважды, летчик А. С. Хлобыстов — трижды, а легендарный воздушный ас Борис Ковзон — четырежды.

Автор с большой теплотой рассказывает о своих однополчанах и командирах, в том числе о быв-

шем командире авиационного корпуса Владимире Александровиче Судце, который еще за бои против японских захватчиков и белофиннов был награжден орденом Ленина и двумя орденами Красного Знамени. В дальнейшем В. А. Судец стал Героем Советского Союза, маршалом авиации, почетным летчиком Монголии и Югославии, кавалером тридцати советских и иностранных орденов и медалей.

Автор книги И. А. Вишняков в воздушных боях лично сбил 23 самолета врага, за подвиги и мужество он удостоен звания Героя Советского Союза, награжден 8-ю орденами и многими медалями. Он и сейчас в строю. Книга его — это трудовой подвиг ради памяти тех, кто в суровые годы войны добывал победу нашему народу.

«НА КАКОМ ОСНОВАНИИ...»

В редакцию пришло письмо от телеграфистки почтово-грузовой службы И. В. Зюевой. Вот оно.

Я работаю телеграфисткой в Кольцово с 1950 года. В 1952 году квалификационная комиссия присвоила мне I класс. В связи с перетарификацией меня собираются перевести на II класс, ссылаясь на объем работы.

На каком основании меня понижают в классе, на основании какого циркуляра? Если я буду переходить на другое предприятие, каким образом в трудовой книжке будет сформулирована запись о понижении классности?

Консультацию проводит юридический отдел Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы.

Наш отдел справок

При введении новых ставок и окладов на предприятиях и в организациях должен применяться утвержденный Госкомтрудом Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих (ЕТКС).

На основании заключения квалификационной комиссии администрации предприятия или цеха по согласованию с соответствующим комитетом профсоюза утверждает рабочему новый квалификационный разряд, оформляя это соответствующими документами (приказом, распоряжением). Присвоенный рабочему разряд заносится в его трудовую

книжку, куда вносится следующая примерная формулировка: «В связи с введением ЕТКС установить (присвоить)... разряд.

ТРИБУНА МНОГОГОВОРИВШИХ

НЕСКОЛЬКО дней назад в редакции газеты «Авиатор Урала» раздался резкий телефонный звонок. Взволнованный женский голос пригласил сотрудников посмотреть на настоящий потоп, почти весеннее половодье. Глав-

Основание: приказ об утверждении решения квалификационной комиссии (дата, номер приказа)».

В процессе перетарификации ранее установленный работнику разряд может быть снижен. Однако и при этом условии фактическая заработная плата рабочего повысится, так как устанавливаются новые, более высокие тарифные ставки.

Памятник Герою Советского Союза Г. Бахчиванджи в Кольцово. Фото В. Велугина.

ская санэпидстанция поставила вопрос о закрытии столовой. А на ремонт системы водоснабжения потребовалось не так уж много времени — всего несколько дней.

Много было разговоров и вокруг грузозащитного окна, через которое в столовую поступают продукты. А на то, чтобы сделать его, оказалось — нужен всего лишь один день.

Конечно, спасти подвал от постоянных затоплений—

ОСЕННЕЕ ... ПОЛОВОДЬЕ

ное и идти-то далеко не надо, всего лишь метров сто от здания аэропорта «Уктус» до столовой.

Наш корреспондент немедленно поспешил к месту бедствия. Но это оказалось не таким уж простым делом. Ему пришлось, прежде всего, преодолеть непредвиденное препятствие, точнее говоря, двор столовой.

На его пути выросли груды ящиков, пустые бидоны и бочки. Здесь же, под открытым небом, лежало оборудование цехов пищеблока. Как рассказала директор столовой А. И. Блинова, все эти непроходимые заросли возникли потому, что во дворе нет тарного склада, прямое назначение которого расшифровано в самом названии. А раз нет, то и приходится загромождать ящиками двор, коридор служебного помещения. Да и кабинет самой Анастасии Ивановны напоминает скорее склад. Так что потоп — не единственная беда столовой.

Из беседы с Анастасией Ивановной удалось выяс-

нить, что вот уже больше года столовая работает в помещении, принятом с недоделками после капитального ремонта.

Вода, так беспокоившая работников общепита, течет им за воротник сверху — крыша-то до сих пор

как решето — и подступает снизу: в подвале, где должны храниться посуда, консервы, она уже достигла 10—15 см. Хорошо еще, что вода держится пока на одном уровне.

Жалуются работники столовой и на вентиляционную систему. Работают вентиляторы хорошо, но при этом создают столько шума, что к концу дня все гложут и разговаривают между собой лишь при помощи жестов.

Но самым большим бедствием было отсутствие горячей воды в течение всего сентября. Появилась она лишь тогда, когда город-

дело гораздо более сложное. Но ведь можно же поставить постоянно качающий насос, как и было решено во время прошлого года ремонта. Можно. Но пока что «воз и ныне там».

Положение это особенно настораживает, если учесть, что зима не за горами. Идет же подготовка к осенне-зимней навигации в летных подразделениях. Почему же тогда такой важный вопрос, как работа столовой, остается не в поле зрения руководства аэропорта «Уктус»?

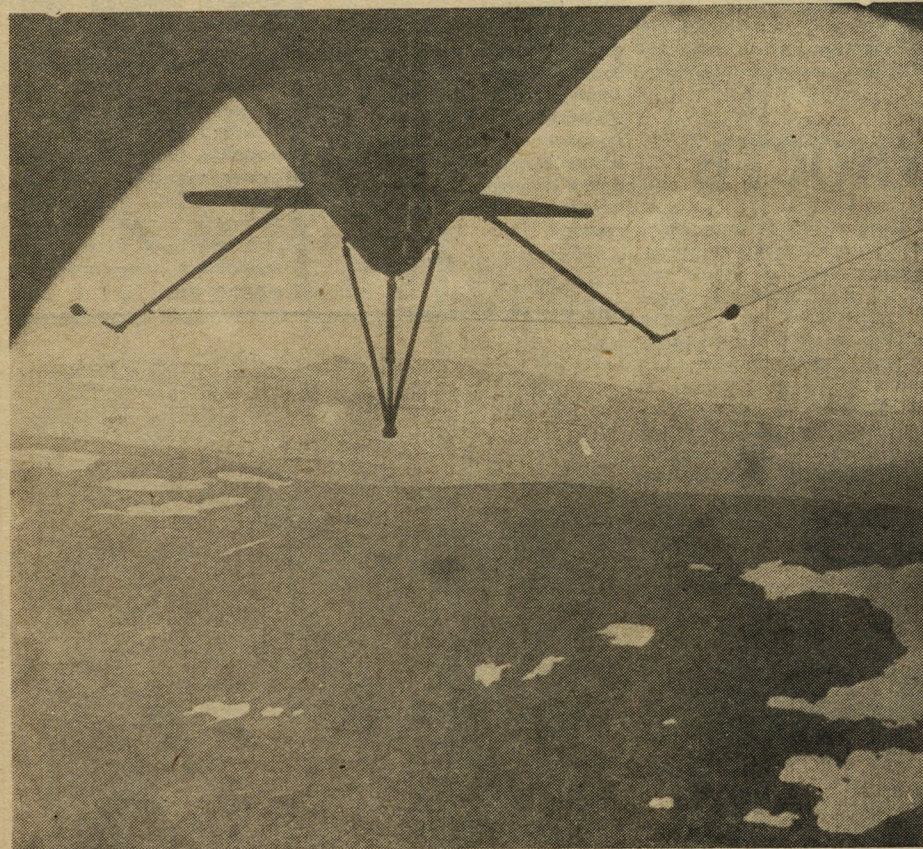
А ведь и на этом участке зима не за горами.

Л. СЕРГЕЕВА.

Художники авиаторам

В Москве открылась Всесоюзная художественная выставка, посвященная 50-летию гражданской авиации СССР.

Подобная выставка организуется в нашей стране впервые. В этой экспозиции представлено около 400 произведений живописи, графики, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, плакаты. В ее подготовке приняло участие свыше 250 художников разных поколений — представители почти всех союзных республик.



Северный Урал... Пряжка Каменного пояса... Леса и горы всегда манили людей своими тайнами. Здесь пробирались первые русские землепроходцы, здесь ходили искатели горных сокровищ, здесь охотились северные охотники.

С тех пор прошло уже много времени, но по-прежнему богат и загадочен Северный Урал. Внуки землепроходцев и горщиков продолжают свое дело, но с сильным помощником — авиацией.

Фото В. Велугина.



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

Редактор В. ГУРИН.

HC29195. Заказ № 7143.

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