

**НА МАРШЕ —
ЧЕТВЕРТЫЙ,
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 6 (1924).

СРЕДА,

6

ФЕВРАЛЯ

1974 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXII

Цена 2 коп.

**НОВОСТИ
НЕДЕЛИ**

**Коммунисты
обсуждают**

ПЛАН

В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГА СОСТОЯЛОСЬ ОТКРЫТОЕ ПАРТИЙНОЕ СОБРАНИЕ, ПОСВЯЩЕННОЕ ИТОГАМ РАБОТЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗА 1973 ГОД И ЗАДАЧАМ НА 1974 ГОД. С ДОКЛАДОМ ВЫСТУПИЛ НАЧАЛЬНИК УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В. А. УТКИН. В ПРЕСНИИХ ВЫСТУПИЛИ КОММУНИСТЫ П. Н. БАННЫХ, И. М. КРАСУЛИН, Б. Г. СИВАШИНСКИЙ, В. М. КУЗНЕЦОВ И ДРУГИЕ. С СЕРЬЕЗНОЙ ОЗАБОЧЕННОСТЬЮ ОНИ ГОВОРИЛИ ОБ УЛУЧШЕНИИ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ В АВИАПРЕДПРИЯТИЯХ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА, ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАИВЫСШЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ, УЛУЧШЕНИЮ КУЛЬТУРЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ. ПРИНЯТО РАЗВЕРНУТОЕ РЕШЕНИЕ.

О СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ МЕЖДУ КОЛЛЕКТИВАМИ ПРИВОЛЖСКОГО И УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА 1974 ГОД

Развивая сложившуюся традицию творческого сотрудничества, которое во многом способствует тесной координации усилий по выполнению и перевыполнению планов и социалистических обязательств, по дальнейшему повышению эффективности работы, коллективы Приволжского и Уральского управлений решили продолжить между собой трудовое сотрудничество и заключить договор о социалистическом соревновании на 1974 год.

С этой целью управления принимают на четвертый год девятой пятилетки следующие обязательства:

Путем совершенствования организации и руководства летной работы, УВД, технической эксплуатации СМП и усиления политико-воспитательной работы обеспечить безаварийное выполнение плана и повышенных социалистических обязательств на 1974 год.

Приволжское и Уральское управления обязуются ежеквартально обмениваться взаимной информацией об эффективных методах работы, о новых достижениях и ценных начинаниях, которые будут рождаться в ходе соревнова-

(из договора)
ния, о путях выполнения плана.

Стороны обязуются также организовать переключки между отдельными подразделениями и службами, авиаработниками ведущих профессий.

Партийные, профсоюзные, комсомольские организации направят усилия на то, чтобы широко показать воспитательную роль соревнования, как действенного средства развития творческих способностей и инициативы авиаработников, формирования социалистического коллективизма, обеспечат гласность соревнования, используя в этих целях средства массовой информации: многотиражные газеты «Крылья Родины» и «Авиатор Урала», стенную печать, радио, культурно-просветительные учреждения, наглядную и устную агитацию, другие формы пропаганды.

Подведение итогов социалистического соревнования между коллективами Приволжского и Уральского управлений проводится по результатам работы за полугодие и за год комиссиями управлений из представителей администрации, партийных, профсоюзных, комсомольских организаций, пер-

редовиков производства.

Настоящий договор и социалистические обязательства на 1974 год обсуждены и приняты на собраниях

По поручению коллективов От Приволжского управления ГА:

Начальник управления А. КОННОВ.

Председатель теркома профсоюза М. ГУДКОВ.

Начальник отдела по политико-воспитательной работе М. НЕСТЕРОВ.

Секретарь парткома Куйбышевского авиапредприятия В. ЖУЧКОВ.

Председатель объединенного профкомитета Казанского авиапредприятия ЧАЙКОВСКАЯ

Секретарь комитета ВЛКСМ Уфимского авиапредприятия А. ЛОБАНОВ.

Герой Социалистического Труда инженер Саратовской АТБ РЕБРОВ.

Заслуженный пилот СССР командир Уфимского авиапредприятия Ф. УТЯШЕВ.

Командир самолета Ан-2 Казанского авиапредприятия А. КУЛАКОВ.

личного состава предприятий, подразделений и служб, на партийно-хозяйственном активе Приволжского и Уральского управлений ГА.

От Уральского управления ГА:

Начальник управления В. УТКИН.

Председатель Уральского теркома профсоюза Г. СЫСОЛЯТИН.

Начальник отдела по политико-воспитательной работе В. БОЛЬШАКОВ.

Герой Социалистического Труда, диспетчер Свердловского авиапредприятия А. КОСТРЫКИН

Командир Магнитогорского предприятия В. БИЗЮКОВ.

Председатель объединенного комитета профсоюза Кольцовского авиапредприятия В. БРОДОВИКОВ.

Секретарь партийного комитета Курганского авиапредприятия Ю. ЕРЕМИН.

Командир самолета Ан-2 Уктусского авиапредприятия А. КУКЛИН.

**СОБЫТИЯ
ФАКТЫ**

Новый командир

Коллектив Кольцовского авиапредприятия проводил на пенсию командира П. П. Збыковского. Новым командиром назначен Г. Г. Борисов. В Аэрофлоте он работает около 25 лет. В последнее время Г. Г. Борисов трудился командиром летного подразделения самолетов ИЛ-18 в Кольцово, которое много лет работает без летных происшествий. Это одно из передовых коллективов в управлении.

ЕСТЬ

ЯНВАРСКИЙ

УРАЛЬСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ВЫПОЛНИЛО ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАН ЯНВАРЯ ПО ОСНОВНЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ.

ВНОВЬ ВСТРЕТИЛИСЬ ДРУЗЬЯ

Вновь встретились в 1974 году, заключая договор о социалистическом соревновании, представители Уральского и Приволжского управлений ГА.

Договор заключен, подписан. Знакомившись с обязательствами уральских авиаторов, вернулась в Куйбышев делегация наших друзей-соперников. В полном разгаре движение за выполнение намеченного.

Но для того, чтобы плодотворно трудиться нынче, необходимо творчески использовать опыт минувшего года.

Коллектив Приволжского управления обеспечил выполнение государственного плана на девять дней раньше срока, а Уральского управления — на два дня. Волжане перевыполнили задание по росту производительности труда, повысили его на 1,5 процента к плану. Наш кол-

лектив запланированного роста производительности не смог добиться.

Однако уральцам удалось, в результате похода за экономию и снижение себестоимости, перегнать своих друзей — соперников. Себестоимость авиаперевозов в Уральском управлении снижена на 0,7 процента, приведенного часа — на 4,2.

Наше управление выполнило план капитального строительства в решающем году пятилетки, на Волге эта часть плана оказалась невыполненной.

Как положительное можно отметить, что оба управления выполнили социалистические обязательства по обеспечению планируемой регулярности рейсов, улучшению использования самолетов собственного парка по налету часов на ведущих типах самолетов. Получена значитель-

ная экономия авиационного топлива.

Имеются, к сожалению, разделы социалистических обязательств, которые не выполнены полностью ни в том, ни в другом управлении. Среди них мероприятия, направленные на обеспечение полной безопасности полетов. Есть и недочеты по части повышения коммерческой загрузки самолетов, исправности самолетного и вертолётного парка.

Проведенный анализ наглядно показал, на что нужно обратить самое пристальное внимание. Второстепенных пунктов плана не бывает, в работе важно все: и взаимный обмен опытом, творческое соревнование коллективов приволжских и уральских авиаторов вновь подтверждает этот вывод.

Л. БОЛЬШАКОВА,
заместитель начальника
ПЭО УрУ ГА.

Георгий Степанович Чудинов и Александр Александрович Кострыкин — ветераны гражданской авиации. У них много общего. Оба более двадцати лет работают в Кольцовском авиапредприятии, оба ударники коммунистического труда, передовики социалистического соревнования за

успешное выполнение четвертого, определяющего года пятилетки. Г. С. Чудинов — первый на Урале заслуженный штурман СССР. А. А. Кострыкину присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Фото В. Степанова.



ЗАДАЧИ ОПРЕДЕЛЯЮЩЕГО ГОДА

МИНУВШИЙ 1973 год войдет в летопись героических дел советского народа, как год массового социалистического соревнования, подлинно ударного труда по выполнению заданий третьего, решающего года девятой пятилетки. Оа принес замечательные успехи на всех участках коммунистического строительства, ознаменовался достижениями в борьбе нашей партии, Советского правительства в осуществлении Программы мира, выработанной XXIV съездом партии.

На декабрьском (1973 года) Пленуме ЦК КПСС в выступлении Генерального секретаря ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнева подведены итоги выполнения пятилетнего плана за истекшие три года, поставлены новые большие задачи по развитию экономики страны, по мобилизации коммунистов, комсомольцев, всех трудящихся на выполнение народнохозяйственного плана 1974 года.

В истекшем третьем, решающем году пятилетки командно-руководящий состав, партийные, общественные организации проделали значительную работу по дальнейшему развитию воздушного транспорта на Урале.

Широко развернувшееся социалистическое соревнование за досрочное выполнение государственных планов, социалистических обязательств 1973 года, дало положительные результаты.

Государственный план, социалистические обязательства управлением выполнены по основным производственно-финансовым показателям досрочно.

За три года пятилетки отправлено 12 миллионов пассажиров, 313 тысяч тонн грузов и почты.

ОДНАКО, товарищи, в нашей производственной деятельности имеются серьезные недостатки. Имеющиеся в предприятиях возможности по дальнейшему повышению экономической эффективности работы воздушного транспорта используются далеко не полно.

Управление в целом не выполнило плановые задания по расчетным показателям.

В 1973 году имеется опережение темпов роста средней зарплаты относительно роста производительности труда. Производительность труда по сравнению с 1972 годом снизилась на 1,7 процента, а средняя зарплата увеличилась на 1 процент. При этом план важнейшего государственного показателя по производительности труда выполнен только на 98,4 процента.

Декабрьский Пленум (1973 года) ЦК КПСС указал, что выполнение заданий по производительности труда надо рассматривать как важнейший критерий деятельности предприятий. Именно с таких позиций следует подходить и к оценке соответствующих руководящих кадров.

К сожалению, не везде у нас проявляется забота в этом деле. В прошлом году недовыполнили план по производительности труда Свердловское и Уктусское, Пермское и Ижевское предприятия. Кстати, Ижевское, Свердловское предприятия не выполнили план по основному показателю — пассажирообороту и допустили уменьшение его к 1972 году. Причем на долю Свердловского предприятия приходится 41 проц. общего пассажирооборота управления.

Снижение пассажирооборота — важнейшего показателя государственного плана — свидетельствует о плохой организации коммерческой, рекламно-информационной работы, повышении регулярности полетов, культуры обслуживания пассажиров в указанных предприятиях.



Как мы уже сообщали, на партийно-хозяйственном активе с докладом выступил начальник Уральского управления гражданской авиации В. А. УТКИН. Сегодня мы публикуем его доклад «Итоги работы коллектива управления по выполнению производственного плана, социалистических обязательств 1973 года и задачи на 1974 год в свете решений декабрьского (1973 года) Пленума ЦК КПСС» (доклад публикуется в сокращении).

НЕТЕРПИМЫМ является положение, когда при невыполнении плана по ряду показателей еще допускаются простои самолетов в исправном состоянии. Так, в 1973 году ежесуточно простаивали в исправном состоянии 1,2 самолета ИЛ-18, 1,7 — АН-24, 1,1 — ЯК-40. Попытка отдельных командиров объяснить это явление сезонностью перевозок далека от истины. Главная причина — отсутствие организаторской работы по привлечению коммерческой загрузки.

Взять Челябинское предприятие. На первый взгляд, если судить по выполненному производственному плану, здесь все вроде благополучно. Однако, мы обращаем внимание командования, партийной, общественных организаций на плохое использование имеющихся резервов по повышению экономической эффективности работы предприятия.

Отправки грузов и пассажиров здесь составляют чуть больше 50 процентов отправки из Кольцово (а условия почти равные).

Неблагополучно с использованием резервов производства в Курганском, Пермском, Кировском и других предприятиях. Нам необходимо принять все меры также по организации ритмичного (стабильного) выполнения производственного плана. На представленных диаграммах вы можете убедиться, что в нашей работе по выполнению плана имеются периоды «затишья» и «авралов». Пожалуй, лишь одно Пермское предприятие МВЛ в этом отношении является исключением...

Отрицательно сказывается на выполнении производственного плана, культуре обслуживания пассажиров нарушение регулярности полетов.

Вместе с тем, установленный на 1973 год план ввода основных фондов выполнен на 76 процентов.

УКАЗАННЫЕ недостатки в работе явились результатом отсутствия анализа ежедневного учета выполнения плана, плохого контроля за строительством объектов в предприятии, слабой требовательности к генподрядчику и отсутствия у партийной, профсоюзной организаций подрядчика должного контакта со стороны командиров, заместителей командиров по наземным службам и секретарей парторганизаций Кировского, Челябинского, Пермского и Ижевского авиапредприятий управления.

Серьезны недостатки в обслуживании пассажиров. Несмотря на проведенную работу по развитию сети коммерческой связи между агентствами и аэропортами управления, от пассажиров поступает большое количество жалоб на большие затраты времени по приобретению билетов и отказы в бронировании места при следовании транзитом через Свердловск и другие базовые аэропорты управления.

Существующая сеть касс в городах и населенных пунктах недостаточна, а их размещение не всегда учитывает удобства населения. Плохо поставлена информационная служба в аэропортах и городских агентствах.

В таком большом количестве жалоб повинны прежде всего командиры, начальники аэропортов, которые не обеспечивают качественное рассмотрение жалоб пассажиров и не принимают конкретных мер по устранению недостатков в обслуживании пассажиров.

29 ноября 1973 года коллегия МГА рассмотрела вопрос «О мерах по совершенствованию обслуживания пассажиров». Всем нам необходимо принять действенные меры по осуществлению решения коллегии. Особое внимание следует обратить на усиление политико-воспитательной работы в коллективах служб перевозок, повышение ответственности работников за добросовестное выполнение своих служебных обязанностей.

Невыполнение многих расчетных,

да и основных показателей плана, объясняется тем, что отдельные руководители своевременно не контролируют ход выполнения плана, не анализируют систематически производственную деятельность, недостаточно вскрывают и используют свои резервы, слабо внедряют средства механизации и автоматизации в производственные процессы по повышению производительности труда.

На наш взгляд, партийные организации отдельных предприятий еще недостаточно активно воздействуют на обеспечение производственного плана (Свердловское, Челябинское, Кировское предприятия). Они обсуждают, как правило, ход выполнения производственного плана в целом, но крайне недостаточно рассматривают конкретные участки экономической деятельности, не всегда вскрывают глубинные причины, оказывающие отрицательное влияние на реализацию плановых заданий, и не вырабатывают своевременно партийно-политические мероприятия, направленные на изыскание резервов обеспечения плана.

Не в полную силу используется в этих целях социалистическое соревнование для мобилизации авиаработников на решение стоящих задач, для воспитания их в духе коммунистического отношения к труду. Следует, правда, сказать, что в минувшем году проведена большая работа в коллективах предприятий по совершенствованию форм социалистического соревнования. Сравнительно лучше других социалистическое соревнование организовано в Магнитогорском предприятии, летных подразделениях Свердловского и Уктусского предприятий.

Однако мы не можем сказать, что соревнование в коллективах тесно связано с главными направлениями повышения экономической деятельности предприятий. В коллективах, особенно в индивидуальных социалистических обязательствах, во многих случаях слабо отражены вопросы, связанные с повышением эффективности производства, производительности труда на рабочем месте, с ликвидацией потерь рабочего времени за счет более рационального его использования.

Многие обязательства как коллективные, так и индивидуальные представляют из себя переписанные должностные инструкции.

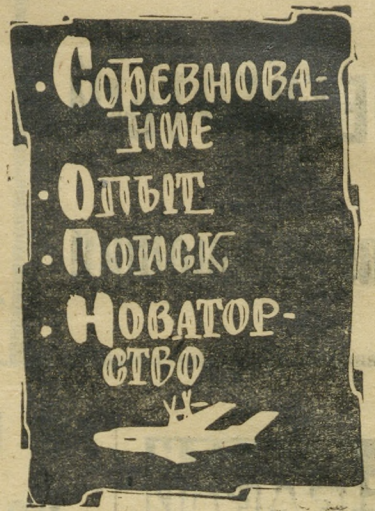
В ходе социалистического соревнования недостаточно активно используются наглядность, гласность, сравнимость итогов соревнования.

ИНИЦИАТОРАМИ организации социалистического соревнования среди инженерно-технического состава по личным творческим планам среди управления и в целом по гражданской авиации выступил инженер связи Свердловского предприятия тов. Соколов и инженер АТБ этого предприятия тов. Синельников. Однако комиссия МГА, работавшая в управлении в декабре 1973 года, с горечью отметила, что это ценное начинание в самой АТБ и предприятии поддержано не было.

Необходимо регулярно обсуждать ход выполнения производственного плана, социалистических обязательств на партийных, профсоюзных собраниях, заслушивать отчеты хозяйственных руководителей, обеспечивать общественный контроль за внедрением передовых методов труда, быть непримиримыми ко всем недостаткам.

Одной из важнейших проблем деятельности ГА является обеспечение безопасности полетов. ЦК КПСС и правительство требуют от нас не только успешного выполнения государственного плана, но и создания таких условий, при которых жизнь пассажиров находилась бы в полной безопасности.

Вызывает тревогу тот факт, что командный состав ряда предприятий не сделал для себя необходимых выводов и не принимает решительных действенных мер по предупреждению летных происшествий, вследствие че-



го летные происшествия продолжают по одним и тем же причинам.

Особенно ослаблен контроль со стороны летных командиров, работников ЛПО управления, инспекции за работой экипажей самолетов АН-12, ЯК-40, а также за организацией летной работы и выучкой летного состава авиации применения в народном хозяйстве.

Командование предприятий не принимает мер для ликвидации срывов тренировок летного состава.

В РАБОТЕ по предупреждению нарушений, в летной работе недостаточно проявляют принципиальность и требовательность инспекторы предприятий, инспекция по безопасности полетов управления, общественные инспекторы, группы, посты народного контроля, советы командиров кораблей (самолетов) и др.

Следует сказать, что партийные и общественные организации предприятий не всегда предъявляют строгую требовательность и взыскательность к коммунистам, ответственным за организацию полетов, порой не глубоко вникают в состояние методической работы, выучки летного состава, в качество предварительной, предполетной подготовки.

Командно-руководящий состав, партийные и общественные организации авиационно-технических баз, и в первую очередь Свердловского, Челябинского, Уктусского, Пермского предприятий, слабо проводят в коллективах работу по изжитию случаев брака, нарушений технологической дисциплины при обслуживании авиационной техники.

Издаваемые АТБ анализы качества технических обслуживаний авиационной техники и разрабатываемые мероприятия нередко носят поверхностный характер и не способствуют в должной мере улучшению качества технического обслуживания.

Низкий уровень дисциплины среди части личного состава объясняется прежде всего тем, что отдельные командиры, руководители забыли ленинский принцип сочетания хозяйственной и воспитательной функций в своей работе.

Необходимо командирам, начальникам, политработникам повысить требовательность к себе и к своим подчиненным. Необходимо, чтобы каждый работник в полной мере нес персональную ответственность за порученное дело.

Необходимо усилить роль и влияние партийных организаций в борьбе за укрепление дисциплины, которым предусмотрено право контроля деятельности администрации. Надо добиться, чтобы коммунисты и комсомольцы были в авангарде борьбы за укрепление дисциплины, за обеспечение безаварийной работы, за выполнение планов, за высокие качество нашей работы на всех участках.

Задача коллектива Уральского управления ГА состоит в том, чтобы приложить все силы, энергию, знания и опыт к тому, чтобы с честью превратить в жизнь решения XXIV съезда партии, декабрьского (1973 года) Пленума ЦК партии.

Разрешите, товарищи, выразить уверенность в том, что коллектив управления приложит максимум усилий к тому, чтобы производственный план, социалистические обязательства, взятые на четвертый год пятилетки, были не только выполнены, но и перевыполнены.

Центральный Комитет КПСС выражает уверенность, что наша замечательная молодежь с новой силой подтвердит свою верность ленинским заветам, делу Коммунистической партии, ознаменует четвертый год пятилетки ударным трудом и отличной учебой. Родина верит в молодое поколение, в его трудолюбие, настойчивость и самоотверженность!

(ИЗ ОБРАЩЕНИЯ ЦК КПСС К ПАРТИИ, СОВЕТСКОМУ НАРОДУ).



южном социалистическом соревновании комсомольско - молодежных экипажей. В 1973 году авиаторами обработано с воздуха 85 миллионов гектаров сельскохозяйственных полей, значительный объем

и другие вопросы, связанные с деятельностью гражданской авиации, внедрением достижений научно - технического прогресса, средств механизации и автоматизации производства, дальнейшим повышением трудовой и

производственных заданий и принятых социалистических обязательств и активную общественную деятельность 20 комсомольско - молодежных экипажей, где командирами самолетов т.т. В. Барышников, Ю. Кондра-



Недавно свердловчане отметили 95 лет со дня рождения известного советского сказителя, певца Урала П. П. Бажова. На снимке: бюст писателя, выполненный одним из уральских скульпторов.

СЛЕТ МОЛОДЫХ АВИАТОРОВ

С чувством большой гордости за великие дела, свершенных в третьем, решающем году пятилетки, встретили авиарботники новый, 1974 год. Минувший год был годом ударного труда советского народа. Он отмечен замечательными успехами во всех областях хозяйственного и культурного строительства. Обеспечено дальнейшее развитие социалистической индустрии. Трудящиеся сельского хозяйства собрали рекордно высокий урожай зерна за всю историю Советского государства — 222,5 миллиона тонн.

В борьбе за большой урожай хлеба плечом к плечу с труженниками колхозов и совхозов активно участвовали молодые авиарботники гражданской авиации.

Комсомольцы и молодежь Краснодарского и Сергелийского авиапредприятий выступили с инициативой встать на трудовую вахту по оказанию эффективной помощи селу в выращивании высоких урожаев, за своевременное и качественное проведение авиационно - химических работ в сельском хозяйстве.

Инициатива сергелийских и краснодарских комсомольцев была подхвачена многими сотнями комсомольско - молодежных экипажей.

Творческая энергия, трудолюбие, поиск новых прогрессивных форм обработки полей авиационно-химическим способом стало главным во Всесо-

авиационно - химических работ выполнен комсомольско - молодежными экипажами. Благодаря усилиям авиаторов дополнительно получен миллион тонн прироста урожая зерновых культур.

В канун Нового года в Москве состоялся первый Всесоюзный слет молодых передовиков сельскохозяйственной авиации — победителей Всесоюзного социалистического соревнования комсомольско-молодежных экипажей.

На слете присутствовали лучшие комсомольско-молодежные экипажи Аэрофлота, которые досрочно выполнили плановые задания и социалистические обязательства 1973 года, представители ЦК ВЛКСМ, Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников.

На пленарном заседании, которое состоялось в красном зале Дворца культуры ВДНХ СССР, участники слета подвели итоги соревнования, обменялись передовым опытом производственной, политико - воспитательной работы, проводимой среди молодежи, обсудили пути ее улучшения.

В докладах и выступлениях участников слета особое внимание уделялось вопросам дальнейшего повышения эффективности работы авиации в сельском хозяйстве и роста производительности труда, улучшения организации авиационно - химических работ.

На слете обсуждались

политической активности молодежи. Отмечалось, что около десяти тысяч молодых авиаторов включились во Всесоюзный слет научно - технического творчества молодежи, который проводится под девизом: «Пятилетке — ударный труд, мастерство и поиск молодых!». В ходе конкурса подано почти 11 тысяч рационализаторских предложений, 80 лучших новаторов производства награждены медалями ВДНХ СССР.

15 тысяч комсомольцев и молодежи принимают участие во Всесоюзном смотре резервов производства.

Коллегия Министерства гражданской авиации, секретариат ЦК ВЛКСМ и президиум ЦК профсоюза авиарботников рассмотрели итоги Всесоюзного социалистического соревнования комсомольско-молодежных экипажей сельскохозяйственной авиации и приняли специальное постановление. Победителем соревнования по итогам работы в третьем, решающем году пятилетки признан комсомольско-молодежный экипаж самолета АН-2 (командир тов. В. И. Ильницкий) Хмельницкого авиапредприятия Украинского управления гражданской авиации. Ему вручено на слете переходящее Красное знамя, на котором начертано «Герои пятилетки, ветераны труда, — лучшему комсомольско - молодежному коллективу».

За досрочное выполне-

ние производственных заданий и принятых социалистических обязательств и активную общественную деятельность 20 комсомольско - молодежных экипажей, где командирами самолетов т.т. В. Барышников, Ю. Кондра-

тенко, В. Суторин, А. Бойко, С. Сидоренко, А. Прыгунов, Ю. Белеменко, Ю. Федоров, В. Воронин, Г. Долгушев, В. Коломыткин, Г. Бабанак, В. Холопов, В. Хавкин, Е. Барин, А. Гундыров, В. Гаврилов, В. Редзевский, В. Извозчиков и В. Торгашев, награждены памятными вымпелами Министерства гражданской авиации, ЦК ВЛКСМ и ЦК профсоюза авиарботников.

Победителям социалистического соревнования были вручены также знаки ЦК ВЛКСМ «Трудовая доблесть», «Золотой колос», Почетные грамоты ЦК ВЛКСМ. Участники слета от имени всех комсомольцев и молодежи сельхозрайон в е н н о й авиации вручили Центральному Комитету ВЛКСМ «Рапорт трудовых дел молодежи Аэрофлота».

Участники Всесоюзного слета приняли обращение ко всем комсомольцам и молодежи авиапредприятий, выполняющим авиационно - химические работы на полях страны.

Для передовиков Всесоюзного социалистического соревнования комсомольско - молодежных экипажей в ЦК ВЛКСМ и Министерстве гражданской авиации был устроен прием.

Участники слета возложили венки к Мавзолею В. И. Ленина, могиле Неизвестного солдата, посетили «Звездный городок», Музей авиации при Военно-воздушной акаде-

мии имени Ю. А. Гагарина, Музей-панорамы «Бородинское сражение», павильоны ВДНХ СССР.

В рапорте трудовых дел молодежи Аэрофлота Центральному Комитету ВЛКСМ отмечается «...что комсомольцы и молодежь гражданской авиации будут и в дальнейшем настойчиво бороться за широкое применение авиации в народном хозяйстве страны, повышение эффективности работы воздушного транспорта, освоение новой авиационной техники, обеспечение безопасности полетов.

Все наши силы, мысли, творческие устремления отдадим воплощению в жизнь исторических решений XXIV съезда КПСС и своим самоотверженным, ударным трудом обеспечим досрочное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств в 1974, определяющем году девятой пятилетки».

Дела и стремления молодежи Аэрофлота — яркое свидетельство тому, что она и впредь будет в первых рядах за успешное осуществление грандиозных задач, определенных партией и правительством по дальнейшему развитию гражданской авиации.

хорошие ВЕСТИ

СООБЩЕНИЯ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА

Служба движения Челябинского авиапредприятия выступила с инициативой объявить 1974 год годом высокой дисциплины и отличной организации труда.

Служба бортпроводников и летно-подъемный состав приняли решение отработать по одному бесплатному рейсу и перечислить сэкономленные деньги в фонд XVII съезда ВЛКСМ.

Комсомольскую организацию Челябинского авиапредприятия будет представлять на XVII съезде бортпроводница Лида Сычева.

Во втором цехе АТБ Челябинского авиапредприятия обязались сделать безвозмездно форму к ЯК-40.

В АТБ прошла встреча коллектива авиатехников с руководителями авиапредприятия, начальниками служб, от которых зависит работа подразделения.

Работники авиационно - технической базы выступили на этой встрече с замечаниями, предложениями.

Сразу же после собрания руководство предприятия разработало перечень мероприятий по устранению недостатков в вопросах материально-технического снабжения, организации труда и т. д.

Комсомольской организации поручено проверить перечень запчастей неснижаемого запаса.

Решения XXIV съезда ЦК КПСС — в жизнь

Перенимать передовой опыт

«Закрепить и приумножить богатый опыт, накопленный в период подготовки к 50-летию образования СССР. Использовать его для оказания помощи производственным коллективам, каждому труженнику в выполнении планов и социалистических обязательств, в успешном осуществлении решений XXIV съезда КПСС».

ТАКОВА суть ценной инициативы, о которой было рассказано в газете «Труд» в феврале минувшего года. С ней выступили работники культуры предприятия машиностроения Москвы, текстильной и легкой промышленности Ленинграда, промышленности, строек, транспорта и совхозов Донецкой области. Сказанное они подкрепили конкретными обязательствами на год.

Пример достойный будит подражание. Первыми в нашем профсоюзе эту инициативу поддержали работники Дома культуры До-

модедовского авиапредприятия. Они приняли обязательство: повысить уровень политико-воспитательной и культурно-массовой работы.

Домодедовцы оказались не одиноки. Большинство культурно-массовых учреждений профсоюза авиарботников включились в этот интересный творческий поиск.

Но, как говорят в народе, день хвалится вечером. 1973 год позади. Какими же конкретными делами обернулось благородное стремление наших культпросветчиков улучшить воспитательную работу среди трудящихся?

Скажем сразу: работа клубов, Домов культуры, библиотек заметно улуч-

шилась. Взять хотя бы такой ее раздел, как пропаганда политики КПСС, ее последовательной борьбы за претворение в жизнь социально - экономической программы и внешнеполитического курса, определенных XXIV съездом партии.

В клубах и библиотеках Магаданского, Северо-Кавказского теркомов, Узбекского, Украинского, Казахского республиканских комитетов и многих других улучшена наглядная агитация. На всевозможных стендах, плакатах, фотопанорамах отражены главные показатели роста благосостояния советских людей, укрепления материально-технической базы нашей страны, показан про-

гресс в гражданской авиации.

Хороший опыт есть у ленинградцев. Здешний Дом культуры оказывает большую помощь школам экономических знаний авиарботников, сопровождая лекции показом кинолента. Слеты ударников коммунистического труда, вечера чествования передовиков производства, посвящения в рабочие в Доме культуры похожи на праздники. В зрительном зале в такие дни, как правило, нет свободных мест.

Во многих Домах культуры, клубах, библиотеках Украинского республиканского комитета созданы секторы и кабинеты пропаганды научно-технических

знаний и передового опыта. Дни новаторов, рационализаторов проводятся не только в культурно-образовательных учреждениях, но прямо в цехах авиапредприятий.

Работники библиотеки Сыктывкарского Дома культуры практикуют обзоры литературы, беседы о книгах в цехах авиапредприятий, в бригадах. Интерес к политической, технической, художественной литературе здесь повысился.

Можно долго рассказывать о добрых делах наших культпросветчиков, поддерживавших и развивавших инициативу работников клубных учреждений и библиотек Москвы, Ленинграда и Донецкой области.

(Оконч. следует).

Аэрофлот: Куба — СССР

Гавана. (ТАСС). Во время визита Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Леонида Ильича Брежнева 31 января в Гаване был подписан протокол между министром гражданской авиации СССР и институтом гражданской авиации Республики Куба об установлении научно-технического сотрудничества.

Протокол подписали: с советской стороны — член ЦК КПСС, министр гражданской авиации, маршал авиации Б. П. Бугаев, с кубинской стороны — член ЦК Компартии Кубы, генеральный директор института гражданской авиации Альварес Браво.

Протокол предусматривает дальнейшее развитие и углубление сотрудничества между ведомствами гражданской авиации СССР и Республики Куба в области транспортной и сельскохозяйственной авиации, связи, оборудования аэропортов, подготовки кадров и других вопросах, представляющих взаимный интерес.

Натиск циклона

Южно - Сахалинск. Несколько дней подряд, ни на минуту не прерываясь, над Сахалином свирепствовал циклон. Люди противопоставили стихии организованность и мужество.

Снежными заносами был отрезан ряд населенных пунктов. В областной штаб сообщили, что там начались перебои с хлебом. Немедленно на помощь были посланы караваны вездеходов. Все эти дни не прекращалась работа по перевозке грузов и пассажиров железнодорожной магистралью.

В сложное положение попали рыбаки Александровского рыбокомбината. Занятые подледным ловом наваги, они не сразу заметили подвижку льда, вызванную штормовым ветром. Через несколько минут после сигнала тревоги, поступившего в Александровский горком партии, в воздух был поднят вертолет МИ-1. Первые девять человек были доставлены на берег. Начался поиск остальных. Его пришлось вести в условиях нарастающего шторма. Снежные заряды до предела снизили видимость. В борьбу за спасение людей вступают еще один вертолет и самолет АН-2, где командирами опытные поллярные летчики.

Более пятидесяти человек, попавших в беду, были переправлены на берег. Никто из промысловиков не пострадал.

В. ЛЫКОВ.



СОРЕВНОВАНИЯ

В СЫКТЫВКАРЕ

В конце января в г. Сыктывкаре проведены соревнования по лыжным гонкам среди команд авиапредприятий Коми управления ГА в зачет V круглогодичной спартакиады управления.

В первый день состязаний были проведены гонки на 15 километров у мужчин и на 5 километров у женщин. Первое место на дистанции 15 километров завоевал представитель Воркутинского авиапредприятия авиатехник Ю. Жданов, вторым призером стал слесарь Сыктывкарской авиационно-технической базы В. Кузнецов, а третьим — инструктор по физкультуре и спорту Коми управления ГА Н. Надуткин. Призеры гонки показали хорошие результаты. Их время соответствует нормативам первого спортивного разряда.

Среди женщин победу одержала инженер ГСМ Печорского авиапредприятия В. Ходченко. Ее время 24 минуты 17 секунд. Вторым призером стала работница службы связи Сыктывкарского авиапредприятия И. Морозова, а третьим также представительница службы связи Сыктывкарского авиапредприятия Н. Коткова. Во второй день

мужчины состязались на дистанции 20 километров, а женщины на 3 километра, и снова победили у мужчин Ю. Жданов, у женщин В. Ходченко.

В заключительный день соревнований была проведена эстафета 4x5 километров у мужчин и 3x4 километра у женщин. Эстафету выиграла первая команда Сыктывкарского авиапредприятия в составе В. Кузнецова, В. Канева, Б. Ширяева и Н. Надуткина. Общее время победителей 1 час 12 минут. У женщин победу одержала также первая команда Сыктывкарского авиапредприятия в составе Н. Елькиной, Н. Морозовой и Г. Охрименко. Время призеров 40 минут.

По итогам трех дней соревнований общее первое место заняла команда Сыктывкарского авиапредприятия, вторыми стали представители Печорского, а третьими — Ухтинского авиапредприятий. В настоящее время команда лыжников готовится к предстоящему первенству Аэрофлота.

А. БУШНЕВ,
инструктор отдела
политико-воспитательной
работы Коми
управления ГА.
г. Сыктывкар.

Новоселье авиаторов

Авиаторы Уктуса получили подарок — стоквартирный дом. В новые светлые, уютные квартиры въехали 67 семей работников завода 404, одиннадцать семей авиаторов аэропорта, восемь — из СМУ-8.

Среди новоселов — отличник социалистического соревнования П. И. Снегирев, ударник коммунистического труда В. Г. Васюков, хороший общественник, депутат райсовета В. Ф. Вахнев.



«Холодно» — так назвал свой фотоснимок наш нештатный фотокорреспондент С. Володин.

«Мгновения, мгновения»... Всякие бывают мгновения. В один из ясных зимних дней авиатехник Челябинского предприятия Николай Васильевич Костецкий словно на крыльях летел домой. В самолете АН-2 он возвращался с экипажем из Салехарда. Летного времени до Челябинска не хватало — заночевали в Тавде.

Утром в одиннадцатом часу — он помнит это мгновение — Костецкий начал готовить самолет к вылету. Надо отдать должное земному маэстро. На подготовку он потратил одно мгновение. И сделал это с грубыми нарушениями, проявил немалую, преступную халатность. Техник не установил под лыжи упорные колодки (это нужно было сделать вечером, с этого пошла цепь ошибок), приступил к пробе двигателя. Прежде чем запустить его, положено включить стояночный тормоз самолета.

Техник не сделал этого. Он не включил тормоз и не открыл воздушный кран сети, тот, что под левой рукой пилота и который нужен для торможения лыж...

Костецкий у штурвала в кресле командира упо-

добился лихому гусару. Во время пробы двигателя (2000 оборотов в минуту) АН-2 сорвался с места, словно норостивый орловский рысак. Авиатехник вместо того, чтобы убавить, убрать газ, схватился не за сектор газа, а за сектор винта и затянул его. На большой скорости, в мгновение ока — в считанные се-

млевшей чуть не на смерть поварихой.

— Кушать пришел! — заметил про самолет один из посетителей столовой. За «полетом» своей мирной машины озабоченно наблюдал около соседнего АН-2 только что прибывший командир (экипаж ночевал в городе).

Незабываемые мгновения. Поварихе, которая

Гусар у штурвала

отделалась, к счастью, от осколков стекла окна легкими телесными повреждениями, тут же оказали помощь. Уже оказалось дело с самолетом. Винт, размолот бревна, погнулся, крылья подались назад — повреждены три из четырех... Спасибо еще этому думу, что он оказался крепок — иначе самолет пропорол бы его

своим незадачливым видом.

Винтовнику столь печального события — Костецкому — устроили медицинскую экспертизу. Оказалось, первая степень опьянения — самая легкая. Последствия вот только очень уж тяжелые. Урок для всех авиатехников и Челябинского авиа-

Киров — город зимнего спорта — встречает гостей сильным ветром и морозом. Команда за командой прибывают сюда ведущие лыжники авиапредприятий Урала.

Второго февраля на лыжной базе был поднят флаг соревнования. Один за другим ушли со старта на 15 километров мужчины. Следом стартуют женщины на пять километров. На финише остаются только судьи и врач, остальные представители и болельщики уходят на обзорную вершину, откуда хорошо просматривается трасса, спуски и подъемы — поле спортивного боя.

Отличную технику на трассе продемонстрировал Н. Карпов из Уктуса, завоевав звание чемпиона 1974 года в гонке на 15 километров. Как всегда, уверенно стартовал П. Расколов — бортмеханик из Кольцова, закончив дистанцию по времени вторым. Хорошую спортивную закалку, выносливость, технику бега показали спортсмены В. Садионов — пилот АН-2 из Магнитогорска, В. Ефимов — бортпроводник вертолета из Уктуса, В. Ишимов, инженер из Перми, И. Огородников — техник АТБ

Киров, и многие другие. У женщин на пятикилометровой трассе беспорочную победу одержала Г. Ахмадулина — работница отдела перевозок Кольцова. С разрывом больше, чем в две с половиной минуты второе место завоевала Г. Мальцева (Кольцово) и третье место, проиграв всего две секунды, завоевала Т. Субботина (Кольцово). Женская команда Кольцова оказалась вне конкуренции, хотя в этой команде не было первой скрипки, дважды чемпионки Аэрофлота Н. Волковой.

Неплохо выступили спортсмены В. Вахонина, И. Фадина, Д. Мошкова, Н. Карпова.

Второй день соревнований был не менее ответственным. Эстафетные командные гонки. Из-за мороза и ветра, по решению оргкомитета и главной судейской коллегии, дистанции укорачиваются.

Упорная борьба развернулась на лыжне у мужчин. Три первых этапа лидировали пермяки. В стремительном беге на четвертом этапе Н. Карпов из Уктуса достаёт кирзачанина — Огородникова и обходит его. Трудно было поверить, что можно на шестой

трассе, преодолев разрыв в полторы минуты, достать лидера. Метр за метром лыжник отвоёвывает победу команде, и вот последний спуск, еще рывок, и соперник достигнут. Карпов приходит первым на финиш, принеся победу команде.

У женщин победу одержали спортсменки Кольцова, на втором месте девушки из Челябинска, и на третьем — хозяйка соревнований, кирзачанка.

В третий день 20 километров бежали мужчины и 10 километров — женщины.

В итоге трудной трехдневной борьбы на лыжне, продемонстрировав волю к победе, защищая спортивную честь предприятия, Кубок и звания чемпионов завоевали спортсмены Кольцова, вторыми стали кирзачане, третьими челябинцы. Последующие места распределились в таком порядке: Пермское предприятие, Магнитогорское предприятие, завод 404, Пермское предприятие МВЛ, Курган, Уктус, Ижевск.

Подводя итог проведенного первенства и готовясь к новым волейбольным баталиям в Челябинске, нельзя умолчать о недостатках.

Спартакиады управления проводятся ежегодно, ставя главной целью спорт развития физкультурного движения в авиапредприятиях. К соревнованиям должны допускаться спортсмены с подготовкой не ниже второго разряда. Зачастую это требование не выполняется, и спортивную честь защищают слабо подготовленные люди.

Впереди старты, и хочется, чтобы командование авиапредприятий, комитеты ВЛКСМ, советы ДСО прежде чем отправлять команду на ответственные соревнования, проверяли бы их боевую и техническую готовность, моральную и волевую стойкость.

М. ГОРЮКОВА.



насквозь. Цена мгновения оказалась дорогой, в несколько тысяч рублей. АН-2 разбит, предварительная стоимость ремонта столовой — 1800—2000 рублей. Самолет до сих пор так и стоит в столовой, пугая пассажиров

предприятия в особенности!

Костецкий — авиатехник 30 неполных лет, не новичок в Аэрофлоте, работает шесть лет, обслуживал и самолеты АН-24. Видно, слаба в предпринятии воспитательная работа с авиатехниками, не доходит до каждого человека. Иначе не был бы он под газом и совладал с газом. Не черт его попутал, а хмель. Авиатехник-гусар не успел и понять «где первое мгновение, где последнее», очутившись у истерзанной столовой и самолета. Очень правильны слова известной песни: «Не думай о секундах свысока». Дело Н. В. Костецкого передается в следственные органы. «Мгновения раздадут кому позор, кому бесславию...» Мгновения!

Ю. КАРЛОВ.



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

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 13064. Заказ № 6966.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, проспект Ленина, 49.