

НАШ ДОЛГ

На исходе 1960 год. Труженики промышленности, транспорта, строительства, сельского хозяйства завершают выполнение годовых заданий и направляют свои усилия на то, чтобы в оставшиеся дни до конца года дать как можно больше сверхплановой продукции.

Хорошо потрудились во втором году семилетки и авиарботники Урала. Нынче значительно возрос объем авиaperезовок пассажиров, грузов, почты, объем выполняемой работы по спецприменению авиации. Повысилась культура обслуживания пассажиров. Достигнутые успехи радуют нас и заставляют трудиться с еще большим напряжением сил. Большую работу по обеспечению безопасности полетов и ликвидации предпосылок к летным происшествиям проделал личный состав Челябинского и Курганского подразделений. Досрочно выполнили государственный производственный план 1960 года коллективы Уктусского и Тюменского подразделений.

1960 год был годом широкого освоения новой авиационной техники, которая помогла авиаторам Урала, добиваться новых успехов в труде. Было налажено интенсивное движение самолетов Ил-18, обслуживаемых экипажами авиатранспортного подразделения, на линии Свердловск — Адлер. Увеличилось движение высотно-скоростных самолетов через Свердловский аэропорт, возрос объем пассажирских и грузовых отправок. Коллектив Свердловского аэропорта, решивший превратить свой порт в образцовый на трассе Москва — Владивосток, успешно справляется с возросшим объемом пассажирских и грузовых отправок, не снижая культуры обслуживания пассажиров.

Увеличились отправки в Челябинском, Пермском, Курганском, Тюменском и Магнитогорском аэропортах, возросла сеть местных воздушных линий и объем перевозок по МВЛ.

Наряду с достижениями, в работе личного состава подразделений Уральского территориального управления ГВФ было много недостатков, которые снижали темпы в работе, мешали коллективам добиться еще лучших экономических показателей. Коллективы подразделений не достигли плановой исправности самолетомоторного парка, не редки были случаи нарушения регулярности полетов, случались большие простои на ремонте и регламенте турбовинтовых самолетов Ил-18. Этими недостатками объясняется тот факт, что многие подразделения в течение года работали неравномерно по выполнению производственного плана.

По данным на 20 декабря, чтобы завершить выполнение производственного плана 1960 года, оставалось налетать 950 тыс. тонна-километров, отправить около 14 тысяч пассажиров, перевезти свыше 3-х тысяч тонн груза.

Обмен профсоюзных билетов

Согласно решению ЦК ВЦСПС по всей стране проводится обмен старых профсоюзных билетов на профбилеты нового, единого образца.

В подразделениях и аэропортах Уральского территориального управления ГВФ в проведение этого важного мероприятия включился весь профсоюзный актив. Члены профсоюза получают новые профбилеты единого образца с изображением ордена Ленина — высокой награды, которой удостоены профессиональные союзы СССР.

Отставания по выполнению плана перевозки пассажиров и грузов нельзя объяснять только неблагоприятными метеословиями, из-за которых в последнее время часто закрывался для приема реактивных самолетов Свердловский аэропорт, а также аэропорты западного и восточного направлений.

Коллективы отделов перевозок уральских аэропортов, и в первую очередь Свердловского, не все сделали для улучшения рекламы, широкого привлечения пассажиров на воздушный транспорт. Сейчас, когда на авиатрассах широко используются высотно-скоростные самолеты на 85—100 пассажиров, нельзя надеяться «на самоотек» пассажиров, необходимо развернуть пропаганду воздушного транспорта в широких слоях населения, убедительно рассказывать о преимуществах самолета перед другим видом транспорта.

При наличии авиационной техники, которой оснащены наши подразделения, мы располагаем всеми возможностями для того, чтобы с честью выполнить свой долг перед государством. Однако сводки о работе в дни последней декады тревожные. Подразделения не справляются с тем объемом перевозок, который необходим для выполнения годового задания.

Долг коллективов всех подразделений в оставшиеся дни до конца 1960 года направить свои усилия на то, чтобы ежедневно отправлять из уральских аэропортов максимальное количество пассажиров, грузов, почты, бороться за высокую регулярность движения самолетов при условии обеспечения безопасности полетов.

Командование и партийные организации подразделений должны мобилизовать личный состав на самоотверженный труд, добиваясь высокой организованности в работе, четкого взаимодействия между службами и отдельными авиарботниками. У нас есть все условия для того, чтобы выполнить производственное задание 1960 года.

Одним из первых в летном коллективе Пермского подразделения патриотический почин поддержал командир самолета Ан-2 комсомолец Виталий Беляков. Он часто по вечерам задерживался в подразделении, что-то высчитывал, прикидывал, советовался с командиром, с членами бюро комсомольской организации.

После долгих раздумий Виталий Беляков сообщил товарищам: — Хочу взять на себя повышенные обязательства. Уверен, что можно работать лучше.

Многие одобрили инициативу сослуживца и от души пожелали ему успехов. Но были и такие, которые сомневались в возможностях товарища.

— Хорошенько прежде поду-

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



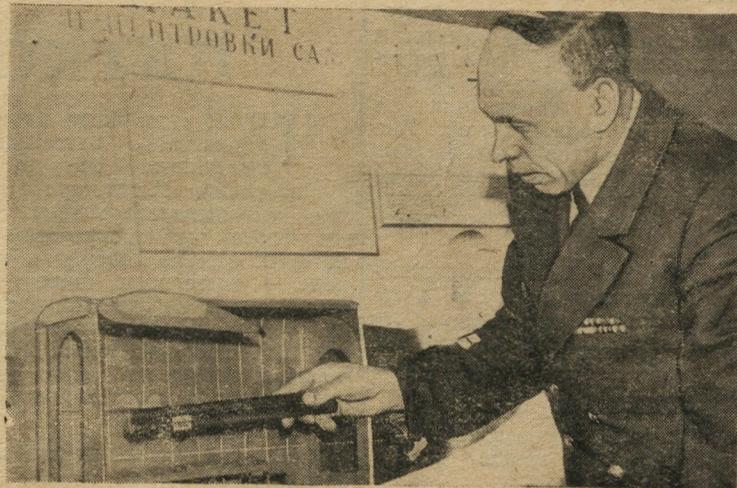
Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 96 (1017).

СУББОТА, 24 ДЕКАБРЯ 1960 г.

Год издания XVIII

Они прудятся рядом с нами



ЗНАНИЯ БУДУТ ПРОЧНЕЕ

За дверью в одном из классов учебно-тренировочного

Громкоговорящая связь в ЛЭРМе

В линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Свердловского аэропорта завершен монтаж оборудования громкоговорящей связи. В ближайшие дни аппаратура будет задействована.

Громкоговорящая связь поможет улучшить взаимодействие между отдельными участками и оперативное руководство работы бригад авиатехников.

го подразделения тишина. Лишь негромкий спокойный голос неторопливо рассказывает тему о загрузке и центровке самолетов Ан-2, подчеркивая важность точного расчета при размещении грузов для обеспечения безопасности полетов. Если заглянуть в класс, можно увидеть большую группу пилотов, сосредоточенно слушающих преподавателя по конструкциям самолетов и вертолетов Сергея Павловича Андреева. Пилоты, впервые видящие в миниатюре самолет Ан-2, получают наглядное представление о том, как нужно располагать

груз. Эта наглядность объяснения помогает быстрее и легче освоить эту довольно сложную расчетную операцию.

...Сергей Павлович Андреев пришел в учебно-тренировочное подразделение в нынешнем году после демобилизации из армии, где служил инженером авиационной полка. Быстро вошел он в коллектив, завоевав уважение товарищей по работе.

Как-то, еще летом, на занятиях, объясняя пилотам центровку самолета Ан-2, он почувствовал, что необходимо наглядно показать пилотам процесс подсчета и размещения загрузки. Но как быть? В классах учебно-тренировочного подразделения нет самолета Ан-2 в натуре. «А что, если сделать макет самолета Ан-2, на котором наглядно показывались бы правила загрузки и центровки самолета?» Советовался с командованием, преподавателями. Те одобрили его мысль.

Горячо взялся за дело Сергей Павлович. Свободные от занятий часы посвящал работе — вместе с лаборантом Кириллом Сергеевичем Бессоновым выпиливал из фанеры детали макета, собирал его. Хоть и не сложным на вид кажется макет, хлопот с ним было много. Многие преподаватели помогли Андрееву в работе. Так, В. С. Фадеев начертил график центровки, а Ю. С. Тарасов помог сделать надписи на макете.

Макет готов. Первые же занятия по теме «центровка самолета» с использованием макета показали, что слушатели быстрее и лучше усваивают материал. Пилоты и авиатехники одобрили отозвались о макете, который помогал им наглядно представить, как нужно правильно загрузить и проинформировать центровку самолета Ан-2. Их одобрение было самой высокой наградой С. П. Андрееву за труд, на который он не жалел ни сил, ни своего личного времени.

НА СНИМКЕ: преподаватель учебно-тренировочного подразделения Сергей Павлович Андреев объясняет на макете правила загрузки и центровки самолета Ан-2.

В. ЯКОВЛЕВ.
Фото автора.

ЕСТЬ СИЛЫ ДЛЯ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА

В РАБОТУ коллектива май, — говорили они. — Взять повышенное обязательство дело не сложное, — вот посмотрим как будешь его выполнять. Ведь сам знаешь, сколько непредвиденных трудностей и преград может встретиться на пути.

Жить и работать по-коммунистически, — высказывались третьи, — это для нас пока-что только мечта.

А ведь молодость не мыслима без мечты, дерзания, подвига, — возражал Виталий. — Иначе какая же это молодость?

Вскоре Виталий Беляков взял обязательство бороться за звание ударника коммунистического труда. Чтобы не ударить лицом в грязь, молодому пилоту понадобилось крепко поработать. Больше Виталий стал засиживаться за книгами — глубже изучал специальную литературу, наставления, инструкции.

— Не собираешься ли ты стать командиром Ту-104? — подшучивали некоторые пилоты.

— А почему бы и нет? — Так же шутил отвечал комсомолец.

В напряженной работе заметно пролетало время. Подготовка к полетам, непосредственное выполнение различных заданий, послеполетные разборки, совещания, инструктаж. И каждый трудовой день приносил Белякову все новые знания, с каждым днем все прочнее становились

его практические навыки, а вместе с этим приходили и успехи в работе. Далеко осталось позади то время, когда экипаж еле-еле справлялся с планом.

Выполнить производственный план на сто процентов, — говорил Беляков товарищам по работе, — этого уже не достаточно. Сто процентов — это просто святая обязанность каждого. Мы должны думать о том, чтобы планы значительно перевыполнять.

И СЛОВА эти подтверждались делами. С каждым месяцем объем работ, произведенных Беляковым, неизменно увеличивался. Сперва он выполнял план по основным показателям на 102—105 процентов. Затем процент этот возрос до 115—120 и более. Совершенно исчезли в работе экипажа самолета случаи нарушения дисциплины, летные происшествия.

Честный труд командира самолета Виталия Белякова не остается незамеченным в коллективе. О его делах стали говорить на собраниях, писать в стенной газете, передового комсомольца ставили в пример другим, его усердие было отмечено рядом поощрений. Приказом начальника Главного управления ГВФ за активное участие и достигнутые успехи в соревновании за звание ударника коммунистического тру-

да Виталий Беляков награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Передовому комсомольцу подразделения вручено удостоверение ударника коммунистического труда.

Теперь в летном коллективе уже никто не сомневается в возможностях Виталия Белякова. Хорошему примеру передовика социалистического соревнования последовали комсомольцы, командиры самолетов Ан-2 Анатолий Шебаршов, Владимир Кожевников и многие другие. Включившись в социалистическое соревнование, они уже сейчас, накануне нового, 1961 года, могут с гордостью заявить, что производственные планы ими выполнены с честью, что поработали они на славу.

— Мы постараемся не отстать от своего товарища Виталия Белякова, — говорят комсомольцы-авиаторы.

А ВОТ ЧТО отвечает Беляков: — Сделано только начало. У нас еще найдутся силенки для следующего хорошего размаха. Найдется для наших сил и настоящее дело — впереди третий год семилетки, пора нового большого подъема.

Да, Виталий прав. К этому, пожалуй, нечего добавлять.

А. БОГУЦКИЙ.

Коммунисты ЗА ВСЕ В ОТВЕТЕ

21 декабря с. г. состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации ЛЭРМ Свердловского аэропорта. С докладом о работе партийной организации за отчетный период выступил секретарь партбюро тов. Кошелев.

— Основные задачи, — сказал докладчик, — стоявшие перед коллективом ЛЭРМ в этом году: своевременное обслуживание самолетов как базовых, так и транзитных, повышение исправности самолето-моторного парка, повышение квалификации личного состава.

Докладчик отметил, что в текущем году коллектив ЛЭРМ неплохо справляется со значительно возросшим объемом работы, повысилась производительность труда на 2%, получена экономия 160 тыс. рублей. Однако коллектив не добился запланированного уровня исправности самолето-моторного парка. По вине личного состава произошли вынужденные посадки, задержки рейсов, допущен брак в работе.

Тов. Кошелев рассказал о проделанной партийной организацией работе по укреплению трудовой дисциплины, повышению квалификации и политической грамотности личного состава.

Следует отметить, что доклад тов. Кошелева о работе партийной организации был мало критичным, не вскрыл тех больших недостатков, которые имел коллектив ЛЭРМ в текущем году. И прав был коммунист тов. Скрябин, задав вопрос о том, что сделано партбюро для улучшения исправности самолето-моторного парка и повышения качества техобслуживания транзитных самолетов. Известно, что в 1960 году качественная сторона работы коллектива ЛЭРМ оставляла желать много лучшего. Вынужденные посадки и задержки рейсов по вине личного состава, многочисленные недостатки в обслуживании базовых самолетов Ил-18 говорят за то, что личный состав ЛЭРМ не с должной ответственностью относится к обслуживанию самолетов, недостаточно повышает свои знания и квалификацию. Партийная организация и партийное бюро во главе с тов. Кошелевым недостаточно борются за ликвидацию всех этих недостатков, недостаточно мобилизовали рабочих на выполнение поставленных перед ЛЭРМом задач.

Выступившие в прениях

коммунисты дополнили то, о чем не сказал секретарь партийного бюро в своем докладе. Тов. Черноусов говорил об острой нехватке технических средств — тягачей, масляных подогревателей и других машин и агрегатов, отсутствие которых является большим тормозом в работе, о недостатках во взаимодействиях отдельных звеньев ЛЭРМа.

— Мы много говорим о патристическом движении за коммунистический труд, — сказал тов. Поздняков, — но практически делаем мало для того, чтобы это соревнование ширилось, чтобы люди чувствовали ответственность.

На недостатках в работе партбюро по руководству и мобилизации личного состава, предупреждению предпосылок к летным происшествиям остановился тов. Скрябин. Партбюро мало интересовалось работой отдельных смен, участков. В цехе, где начальником тов. Шевеленко, царит благодушье по отношению ко многим имеющимся в работе недостаткам, но ни руководство ЛЭРМ, ни партийная организация не принимают должных мер. Технический состав ежемесячно вносит предложения по устранению недостатков, но они, как говорят факты, не устраняются.

Слабо работала комсомольская организация ЛЭРМ, которая насчитывает более ста членов ВЛКСМ. Если в прошлые годы в ее работе царил боевой дух — проводились комсомольские рейды по важнейшим производственным участкам, то нынче ничего этого не было.

— Партийное бюро недостаточно глубоко выникает в вопросы экономической деятельности ЛЭРМ, — сказал тов. Курд. — На партийном бюро не заслушали ни одного начальника цеха по вопросу экономических показателей работы.

Выступивший далее коммунист тов. Галушко критиковал начальника смены Юшкевича, который неумело организует работу коллектива, очень грубо обращается с подчиненными. Об этом давно знали члены партбюро, но должных мер к устранению недостатков не принимали.

На партийном собрании выступили старший инженер ЛЭРМ Я. М. Ярошевич и заместитель начальника Свердловского аэропорта по политчасти А. Д. Носов.

Партийное собрание приняло развернутое решение, в котором наметило конкретные меры по улучшению деятельности партийной организации.

Наши интервью

Новостройки 1961 года

С каждым годом улучшаются жилищные и культурно-бытовые условия жизни авиарботников уральских подразделений ГВФ. Редакция газеты «Авиатор Урала» обратилась к старшему инженеру отдела наземных сооружений Уральского управления ГВФ В. Т. Найданову с просьбой рассказать, что будет построено для авиарботников в поселке Свердловского аэропорта?

— Коллективу строительного управления предстоит немало потрудиться, — сказал тов. Найданов, — чтобы справиться со всей программой строительства в поселке Свердловского аэропорта. К 7 ноября 1961 года строители должны сдать двадцатичетырехквартирный дом. Будет вестись строительство дома на 36 квартир, который намечается сдать в первой половине 1962 года. Кроме того, в поселке Свердловского аэропорта начнется строительство двухзального кинотеатра, гостиницы и большого почтового отделения. В первых этажах вновь сооружаемых жилых домов будут оборудованы аптека, продуктовый и промтоварный магазины.



В клубе Свердловского аэропорта работает кружок спортивной гимнастики. Его участники часто выступают на концертах в клубе, а летом на открытых эстрадах парков и на спортивных праздниках. Руководит кружком дежурный по аэропорту тов. Лаптев.

НА СНИМКЕ: момент репетиции.

Фото В. Яковлева.

Фельетон

ПЯТКОВ РАЗВЛЕКАЕТСЯ

ЧИТАЯ служебные характеристики, аттестации на пилота Уктусского подразделения Владимира Пяткова, складывается мнение, что это человек тихоня, скромница, о которых обычно говорят в народе — тише воды, ниже травы. В одной из аттестаций так прямо и записано: «застенчив, замкнут, необщителен». Примерно в таком же духе охарактеризована и его служебная деятельность.

Так, в другом документе, написанном несколько позже, и подписанном уже другим командиром, значится, — «к работе относится с прохладцей, безынициативен».

Но так ли это? Судя по делам и поступкам Владимира Пяткова, можно подумать, что у этого человека даже слишком ретивый нрав и чужды ему скука и однообразие. Тяга к «новшествам» у Пяткова стала проявляться давно, как говорит поэт, еще «на заре далекой юности». Уже буквально через несколько месяцев после окончания летного училища Владимир решил повести бой с однообразием.

Сами подумайте! Завели в подразделение такой порядок, чтобы каждый божий день утром являться на работу в точно установленное время. «Старо, скучно...». Пятков объявил войну однообразию — стал приходить на работу значительно позже, чем другие. «Новатора», очевидно, не поняли. За опоздание Пяткову за-

писали в приказе выговор. Но не таков Владимир Пятков, чтобы одним выговором сломить его волю. Некоторое время спустя, он снова опаздывает, но уже на предполетную подготовку. И снова выговор. Но и это не возымело должного действия. Энергия Владимира не угасима.

Обуреваемый страстным желанием дерзнуть, Владимир Пятков снова вступает в бой с «косностью». Летом прошлого года после проведения сточасовых регламентных работ на вертолете Ми-1 пилот совместно с авиатехником Барабановым и старшим авиатехником Ионовым производил облет материальной части. Совершив полет по кругу и контрольное висение над аэродромом, убедившись, в том, что материальная часть работает хорошо, Пятков сделал посадку. Казалось, на этом можно кончить проверку. Увы! Это было бы слишком обычным явлением, а душа Пяткова, жаждала новизны особых ощущений.

И пилот снова подымает машину в воздух. На этот раз он уходит из района зоны, за поселок Сосьва. Здесь, примерно в пяти километрах от аэродрома, на живописных берегах реки он обнаруживает пляж.

— А почему бы здесь не поразвлечься и не развлечь отдыхающих, — подумал храбрый пилот. Кстати, среди загорающей публики есть и знакомые. Пусть сами посмотрят, на что способен он, Владимир Пятков.

ЗАДУМАНО — сделано!

После нескольких вылазок Владимир гасит скорость. Вертолет низко снижается. Голубые воды уральской реки все ближе и ближе. А вот сейчас, кажется, можно даже пожать руку купающимся знакомым. Мгновение, остановись!

Пятков ручку циклического шага берет на себя, а шаг — «газ» вверх. Вертолет зависает над самой рекой. Какие неповторимые ощущения!

Но что это? Впереди, буквально в нескольких метрах от машины оказывается густая сеть телеграфных проводов. Препятствия не смущают незадачливого пилота. Консоли хвостового винта телеграфные провода разрываются как легкая паутинка. Правда, значительно поврежден и винт вертолета.

В коллективе этот случай был оценен как летное происшествие, а поведение пилота — как воздушное хулиганство. Пяткову объявили еще один выговор и отстранили на месяц от летной работы. Дело о случае с Пятковым разбиралось в товарищеском суде, на комитете комсомольской организации. И здесь попало.

— Не понимают, — с грустью, говорил Владимир своим новым знакомым по земляным работам (ему пришлось целый месяц рыть канавы, носить шлак). — Даже обидно за такую непонятливость людей.

Но не долго грустил пилот. Чтобы несколько рассеяться, он стал увлекаться спиртным, все чаще его видели в подозрительных веселых компаниях.

Дело дошло до того, что 10 декабря с. г. Владимира Пяткова привели в милицию за участие в крупной драке.

Опять отчитало начальство, пожурили в комсомольской организации.

— Ну как? — участливо спросил один из близких приятелей Пяткова, когда тот, раскрасневшийся, вышел из кабинета командира.

Владимир остался в силе, вздернул брови, о чем-то серьезно подумал, а затем, расплываясь в насмешливой улыбке, небрежно проронил:

— Открыли!

Ровно через четыре дня Владимир Пятков совершил очередной грубый проступок — без билета посадил жену в вертолет и совершил турне в Ивдель.

ДОЗВОЛИТЕЛЬНО будет спросить, когда же по достоинству будут оценены дела и «подвиги» Пяткова? И не слишком ли дорого обходятся государству развлечения этого, с позволения сказать, весельчака.

А. БОГУЦКИЙ.

Спорт

На приз МОЛОДЕЖНОЙ ГАЗЕТЫ

В минувшее воскресенье лыжники Свердловского аэропорта приняли участие в соревнованиях на приз областной молодежной газеты «На смену!». Они удачно выступили на этих ответственных состязаниях. Команда лыжников-авиарботников успешно прошла дистанцию и заняла общее 3-е место.

Ю. ГРИЦЕНКО,
председатель совета ДСО
«Спартак» Свердловского
аэропорта.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС30759 Заказ № 794.

Адрес редакции:
Свердловск, 20,
тел. Д2-05-21, доб. 1-96.

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

Пособия по экономике ГВФ

ВЫШЛО в свет изданное Редиздатом Аэрофлота пособие для изучающих экономику ГВФ — книга «Основные вопросы экономики Гражданского воздушного флота» (под общей редакцией канд. эк. наук Б. М. Парахонского и проф. Л. А. Цехановича, Москва, 1960, 370 стр.).

До настоящего времени по вопросам экономики и планирования ГВФ написано очень мало книг, освещающих лишь отдельные проблемы воздушного транспорта. Систематизированное пособие по экономике ГВФ не было. Восполнить в некоторой степени этот пробел и призвана данная работа. Она предназначена для работников гражданской авиации, изучающих экономику ГВФ.

В книге рассматриваются основные вопросы экономики и развития воздушного транспорта и авиации специального применения.

В ПОМОЩЬ экономическому образованию кадров Редиздатом Аэрофлота выпущена брошюра А. П. Горшкова «Финансирование организаций и предприятий Гражданского воздушного флота» (Москва, 1960 г., 129 стр.).

В этой работе автор стремится помочь хозяйственным, политическим и другим практическим работникам территориальных управлений, аэропортов, летных подразделений и других предприятий и организаций ГВФ в изучении основных положений по планированию финансов и финансированию подразделений Гражданского воздушного флота. Она может быть использована в качестве пособия для практических работников, изучающих экономику Гражданского воздушного флота по разделу финансов в кружках, на семинарах и в учебно-тренировочных отрядах.

В брошюре излагаются вопросы финансирования основных видов хозяйственной деятельности, а также учреждений и организаций, входящих в состав Главного управления ГВФ и финансируемых из средств государственного бюджета. Здесь же освещаются вопросы о роли и значении финансов и хозяйственного расчета в социалистическом строительстве, дается характеристика финансового плана, основ-

ных и оборотных средств; приводятся практические примеры методов планирования финансовых показателей и анализа выполнения финансового плана; излагается порядок финансирования капитального строительства и капитального ремонта, а также пользования краткосрочными кредитами Государственного банка.

Знакомство с брошюрой поможет практическим работникам решать поставленные партией и правительством задачи по улучшению руководства производственно-хозяйственной деятельностью предприятий и организаций и обеспечению ими высоких экономических и финансовых результатов.

ТВОРЧЕСКОЙ активности и инициативе работников Аэрофлота по ускорению технического прогресса в ГВФ, автоматизации и механизации производственных процессов, повышения культуры обслуживания пассажиров рассуждается в брошюре, выпущенной Политическим управлением ГВФ, — «Проблемы технического прогресса в Гражданском воздушном флоте».