

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 8 (1027).

СУББОТА, 28 ЯНВАРЯ
1961 г.

Год издания
XIX

ДОБЬЕМСЯ
НОВЫХ
ТРУДОВЫХ
УСПЕХОВ
В ТРЕТЬЕМ
ГОДУ
СЕМИЛЕТКИ!



В зале заседания партийно-хозяйственного актива.

ЗАДАЧИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

С собрания партийно-хозяйственного актива УрТУ ГВФ

ЗАКОНЧИЛСЯ 1960 год — второй год семилетки, — сказал в своем докладе начальник УрТУ ГВФ Р. И. Барабохин. — На основе осуществления исторических решений XXI съезда партии в текущем году еще более возросла мощь нашей промышленности и ее главной основы — тяжелой индустрии. Новых вершин достигла советская наука, открывшая целую эпоху в развитии мировой цивилизации.

В успешном выполнении задач коммунистического строительства огромное значение имеет организаторская работа, проводимая Ленинским Центральным Комитетом партии и Советским правительством.

18 января закончил свою работу январский Пленум ЦК КПСС. Нам, авиаработникам Урала, обсуждая материалы Пленума ЦК и вопросы подготовки к съезду партии, необходимо четко определить свое место в общей борьбе за новые победы в коммунистическом строительстве.

Решая задачу выполнения плана и обеспечения безопасности полетов в 1961 году, мы должны еще раз проанализировать нашу работу в истекшем 1960 году. В целом по управлению производственный план 1960 года по большинству показателей успешно выполнен и перевыполнен. Однако наряду с этим следует отметить еще недостаточное эффективное и производительное использование имеющегося самолето-моторного парка.

В повышении производительности полетов наших основных самолетов Ил-18, Ил-12, Ли-2 и Ан-2 заложены большие резервы выполнения и перевыполнения плана по налету тонна-километров в 1961 году.

Наилучших результатов по выполнению производственного финансового плана 1960 года добились коллективы Уктусского и Курганского подразделений. Крайне неудовлетворительное положение с выполнением плана сложилось в основных подразделениях — авиатранспортном и Свердловском аэропорту. Так, план по налету часов по самолетам Ил-18 выполнен на 89,6%.

В 1960 году выполнена значительная программа капитального строительства. Особо в этом следует отметить значительные успехи в строительстве жилья Челябинского подразделения. В целом же план капитального строительства по Уральскому управлению ГВФ выполнен лишь на 95 процентов.

Велики наши планы на 1961 год. Налет тонна-километров должен возрасти по отношению к 1960 году на 34,3 процента, по отправке пассажиров — на 36,5 процента и т. д. В подразделения поступит много новой авиационной техники.

ДАЛЕЕ докладчик подробно проанализировал состояние с безопасностью и регулярностью полетов в подразделениях Уральского

24 января 1961 года в клубе Свердловского аэропорта состоялось собрание партийно-хозяйственного актива подразделений Уральского территориального управления ГВФ. На нем присутствовали командиры подразделений, их заместители по политической части, секретари партийных организаций, начальники аэропортов, руководители отделов аппарата управления.

С докладом «Задачи подразделений Уральского территориального управления ГВФ на 1961 год»

управления ГВФ. Он отметил, что эта сторона нашей работы оставляет желать много лучшего. Допущенные летные происшествия и поломки самолетов на земле говорят о том, что в подразделениях Уральского управления ГВФ предстоит много работы по повышению квалификации летного и технического состава, повышению профессионального мастерства и укреплению трудовой дисциплины. Особенно неблагоприятно с безопасностью полетов в авиатранспортном, Уктусском подразделениях и Тюменской авиагруппе.

Серьезные недостатки имеются в обслуживании пассажиров, о чем свидетельствуют многочисленные жалобы, направляемые в самые различные инстанции. На что жалуются пассажиры? На задержку рейсов, плохое обслуживание гостиниц аэропорта, грубость, хищение личных вещей и плохую работу справочного бюро. Только в Свердловском аэропорту за 1960 год поступило 175 жалоб от пассажиров. К нашему стыду, многие жалобы рассматриваются невнимательно, не принимаются меры к устранению недостатков.

Много места в докладе было уделено вопросу социалистического соревнования в подразделениях и соревнования за звание коллективов и ударников коммунистического труда.

Далее докладчик остановился на задачах, которые предстоит выполнить личному составу в подразделениях Уральского управления ГВФ, чтобы делом ответить на заботу партии и правительства о тружениках Аэрофлота.

— Перед нами ясная и благородная цель, — сказал в заключение Р. И. Барабохин. — Для достижения этой цели партия и правительство призывают нас хорошо потрудиться. Нет сомнения в том, что, развернув социалистическое соревнование за достойную встречу XXII съезда КПСС, мы справимся с поставленными задачами, обеспечив безопасность и регулярность полетов и высокие экономические показатели.

После доклада развернулись прения, в которых выступили представители подразделений и аппарата Уральского управления ГВФ.

го территориального управления по дальнейшему развитию Гражданского воздушного флота» выступил начальник Уральского территориального управления ГВФ Р. И. Барабохин.

После доклада развернулись прения. На собрании партийно-хозяйственного актива были приняты социалистические обязательства коллектива Уральского территориального управления ГВФ на 1961 год.

НАЧАЛЬНИК планово-экономического отдела В. М. Перепелкин остановился на вопросе режима экономии в расходовании средств и материальных ресурсов, которые необходимо проводить в третьем году семилетки, чтобы успешно выполнить производственный план и без дополнительных дотаций предоставлять льготы авиаработникам, предусмотренные указаниями партии и правительства. Одним из таких источников является повышение производительности полетов самолетов и снижение себестоимости тонна-километров. Необходимо правильно рассчитывать плановую загрузку, изо дня в день работать только рентабельно. К сожалению, в авиатранспортном и некоторых других подразделениях неудовлетворительно выполняется плановая производительность полетов.

На снижение себестоимости влияет и повышение регулярности движения самолетов. А у нас с регулярностью обстоит не все благополучно. Из-за нечеткой работы ЛЭРМ Свердловского аэропорта мы не можем добиться своевременной оборачиваемости самолетов, что также снижает экономические показатели нашей работы. Кроме того, еще велика излишняя работа двигателей на земле, а следовательно, и излишнее расходование горючего. Это касается авиатранспортного, Челябинского и некоторых других подразделений.

Все это сказывается на удорожании авиаперевозок.

Особое внимание в 1961 году необходимо уделить увеличению налета на один списочный самолет в сутки.

— Заботу партии и правительства о дальнейшем улучшении работы Аэрофлота, — сказал в своем выступлении начальник горгагентства Свердловского аэропорта М. И. Кочуров, — заставляет нас трудиться еще лучше. Необходимо улучшить работу по привлечению загрузки на авиатранспорт.

Большим тормозом в деятельности горгагентства является связь. Чтобы дозвониться из горгагентства в аэропорт или в районные филиалы горгагентства, нужно потратить много времени и нервов. Подобные неурядицы снижают оперативность, отрицательно сказываются на культуре обслуживания пассажиров. Следует ускорить работы по оборудованию дополнительно выделенной горгагентству площади, чтобы ввести ее в действие к открытию летней навигации.

В своем выступлении командир авиатранспортного подразделения И. В. Донцов отметил, что личный состав подразделения направляет усилия на то, чтобы улучшить экономические и качественные показатели в деятельности подразделения. В прошлом году коллектив не справился с производственным планом, не обеспечил полной безопасности полетов. Неважно обстоит дело с повышением в классе. Так, первый класс имеет только один командир корабля. Медленно повышается минимум пилотов. Еще велико число взысканий на личный состав.

За последнее время командование и партийная организация проделали большую работу по устранению недостатков, по повышению летного мастерства и дисциплинированности пилотов, с тем, чтобы обеспечить полную безопасность полетов и высокие экономические показатели в труде.

Мы имеем большие претензии к коллективу ЛЭРМ за некачественное обслуживание самолетов, и особенно турбовинтовых Ил-18.

В коллективе авиатранспортного подразделения развернулось соревнование за коммунистический труд. Есть все основания утверждать, что коллектив справится с обязательствами и займет почетное звание подразделения коммунистического труда. А, следовательно, будут достигнуты и безопасность полетов и выполнение производственного плана. Пилоты развертывают сейчас соревнование за достойную встречу XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза.

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ коллектива Ханты-Мансийского аэропорта рассказал секретарь парторганизации А. И. Холомьев. Недостаток в самолетах, а также небольшой налет на один списочный самолет за один день приводит этот коллектив к плачевным результатам — невыполнению производственного плана, в то время как в аэропорту находится много пассажиров, которых мы не можем вывезти. Из рук вон плохо обстоит дело с обслуживанием пассажиров. Перевозки из года в год растут, а культура обслуживания остается на прежнем низком уровне.

— Службой движения в минувшем году проделана большая работа, — сказал началь-

ник УРДС Н. И. Кудряшов, — в Свердловском аэропорту действовал ГРДП. Руководство полетами турбореактивных и турбовинтовых самолетов стало лучше, квалифицированное и оперативнее.

Большая группа диспетчеров больших и малых аэропортов Уральского управления ГВФ побывала на сборах в учебно-тренировочном подразделении, многие из них повышены в классе.

Тем не менее личный состав службы движения не справился с основной, стоящей перед ним задачей — обеспечение высококвалифицированного оперативного руководства и достижения высокой регулярности полетов. Допущен ряд грубых ошибок в руководстве воздушным движением, хотя по вине работников службы движения летных происшествий не было. Многие нарушения объясняются отсутствием контроля командования подразделений за действиями диспетчеров.

В мае 1960 года произошел по вине службы движения случай попадания Ту-104 в грозу в зоне Свердловского аэропорта.

В подразделениях, особенно в северных аэропортах, еще не изжиты случаи задержки вылета рейсовых самолетов по вине личного состава.

Начальник авиаремонтных мастерских П. В. Тепленко рассказал о работе своего коллектива, который много сделал по освоению ремонта новой техники. На днях отремонтирован первый самолет Ан-2. Коллектив включился в соревнование за звание предприятия коммунистического труда. Сейчас авиаработники стали на трудовую вахту в честь XXII съезда КПСС.

Наряду с достижениями в работе авиаремонтных мастерских имеются недостатки. Плохо обстоит дело со снабжением запчастями и материалами, в результате чего нарушается ритмичность работы.

— Подразделения Тюменской авиагруппы, — сказал в своем выступлении командир Тюменской авиагруппы К. А. Лукецкий, — успешно выполнили производственный план 1960 года. Однако у нас есть недочеты. В некоторых аэропортах северной трассы не хватает топлива из-за недостатка емкостей. Часто ощущается нехватка в запчастях.

В вопросе обеспечения безопасности полетов многое недоработано. Количество летных происшествий по вине личного состава говорит о том, что в подразделениях не ведется должной работы с пилотами и техническим составом. Частично это объясняется также молодостью командно-руководящего состава Тюменских подразделений.

(Окончание на 2-й стр.)

ЗАДАЧИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

В Аэрофлоте гидроавиацией сейчас практически никто не занимается и поэтому мы никакой техники и никаких приспособлений не получаем. Чтобы обеспечить нормальную работу в летний период, нам необходимо получить несколько пар поплавков, а их нет и неизвестно, будут ли.

ПАРТИИ и правительству, — сказал командир учебно-тренировочного подразделения В. В. Прокопчук, — выделяют много средств для повышения уровня квалификации авиарботников — пилотов, техников. В 1960 году на сборах в учебно-тренировочном подразделении побывало значительно больше пилотов, авиатехников, связистов и других специалистов, чем в 1959 году. Они получили глубокие знания. Но иногда средства расходуются неумело, расточительно. Дело в том, что некоторые подразделения нередко направляют на учебу людей, не желающих заниматься, плохо ведущих себя в быту. Таких товарищей приходится до срока отправлять домой.

Далее тов. Прокопчук останавливается на недостатках в вопросе тренировки пилотов и ввода их в строй. В Тюменском, Челябинском и некоторых других подразделениях тренировки по вводу проводятся в облегченных условиях, вышестается минимум пилотам. А это чревато опасностями. Некоторые товарищи из числа командно-руководящего состава не имеют достаточной подготовки для проведения инструкторской работы по вводу в строй.

В учебно-тренировочном подразделении мало литературы, не хватает ряда плакатов, схем. Заместитель командира авиатранспортного подразделения по политической части А. Н. Кобелев в своем выступлении остановился на просчетах, которые были допущены в воспитательной работе с личным составом подразделения. Он отметил, что положение сейчас выправляется. Все летные коллективы включились в соревнование за коммунистический труд.

— Забота партии и правительства, — сказал председатель Уральского теркома профсоюза авиарботников В. С. Кизиков, — обязывает нас ко многому. Мы должны мобилизовать личный состав на самоотверженный труд.

Тов. Кизиков говорит о необходимости организовать поход за экономией средств и бережное отношение к технике. Следует больше уделять внимания охране труда и технике безопасности, заботиться о сохранении здоровья авиарботников.

В своем выступлении начальник Свердловского аэропорта П. П. Збыковский рассказал о недостатках, которые

имели место в деятельности коллектива в прошлом году и подчеркнул, что принимаются меры для устранения их. Неудовлетворительное положение сложилось с дисциплиной в ЛЭРМ и автобазе. По вине личного состава этих служб допущены задержки самолетов, летные происшествия и поломки самолетов на земле, в том числе Ту-104 и Ил-18.

Далее тов. Збыковский высказал ряд претензий к коллективу СМУ № 8, который не справляется с планом работ в намеченные сроки.

— За последние годы объем работы, выполняемый строительно-монтажным управлением № 8 ГВФ, значительно возрос, — сказала начальница СМУ № 8 ГВФ А. А. Бондарчук. — В 1961 году план значительно увеличен. Коллектив СМУ может справиться с этим планом лишь при условии, если будет своевременно и в нужном количестве обеспечиваться стройматериалами. Выступавшие товарищи критиковали строителей за нерасторопность. Но ведь кроме того, что спрашивать, нужно еще и помогать. А нам подчас приходится «добывать» панели и некоторые другие строительные материалы с огромным трудом, так как для совнархоза мы считаемся «посторонней» организацией.

КОМАНДИР Уктусского подразделения Н. И. Волков в своем выступлении отметил, что подразделение несет большой убыток от перегонки самолетов и вертолетов на ремонт на предприятия, находящиеся далеко от Свердловска. Кроме того, нередко экипажи вертолетов и самолетов посылаются для выполнения работы на большие расстояния от базы. При необходимости выполнения регламента приходится тратить много времени на перегон вертолетов и самолетов.

Н. И. Волков высказал мнение о необходимости оборудования аэропортов местных воздушных линий ночными стартами, чтобы можно было выполнять ночные полеты.

О недостатках в работе инженерно-авиационной службы в своем выступлении говорил главный инженер Уральского территориального управления ГВФ А. А. Андреевский. Личному составу предстоит много сделать по улучшению технического обслуживания как легкомоторной авиации, так и тяжелых транспортных самолетов, уделив особое внимание турбовинтовым самолетам Ил-18.

Одной из причин затруднений в работе инженерно-авиационных служб подразделений

является плохое удовлетворение наших заявок в ГУ ГВФ на запчасти и материалы.

Заместитель начальника управления по наземным службам А. Г. Михайлов подробно остановился на вопросе капитального строительства, отметив, что план 1960 года не был выполнен.

— Наше собрание партийно-хозяйственного актива подразделений, — сказал начальник политотдела П. А. Андреев, — обсуждает конкретный и очень важный вопрос о том, как выполнить задачи, которые ставят перед Аэрофлотом партия и правительство. И от того, какие последуют действия, будет зависеть судьба выполнения этих важных требований, выполнения производственного плана. Закончивший недавно свою работу Пленум ЦК КПСС учит нас критически относиться к своим действиям. На примере Свердловского аэропорта мы видим «образец» безответственного отношения к выполнению принятых социалистических обязательств.

Говоря о слабом руководстве соревнованием за коммунистический труд в авиатранспортном подразделении, П. А. Андреев сказал:

— Речь идет о том, что мало взять обязательство, мало себя разрекламировать, важны дела. Нужно видеть недостатки и изживать их в своей работе.

Начальник политотдела заострил внимание участников собрания партийно-хозяйственного актива на необходимости повышать дисциплину среди личного состава, сознательности авиарботников, мобилизовать их на достижение новых трудовых успехов в честь XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза.

ВЫСТУПИВШИЙ в заключение Р. И. Барабохин ответил на вопросы, заданные участниками собрания партийно-хозяйственного актива.

Представители подразделений обсудили и приняли социалистическое обязательство коллектива Уральского территориального управления ГВФ на 1961 год.

Искра в редакцию

НУЖНЫ НОВЫЕ РЕЙСЫ

Работники Магнитогорского аэропорта с большим интересом изучают материалы январского Пленума ЦК КПСС. С особым волнением наши авиарботники встретили решение Пленума о созыве в октябре 1961 года очередного, XXII съезда КПСС.

Для достойной встречи съезда, наш коллектив взял на себя повышенные социалистические обязательства, чтобы досрочно выполнить годовой производственный план по отправке пассажиров и грузов.

Чтобы успешно выполнить план 1961 года, коллектив нашего порта обращается за помощью к командованию Управления, чтобы нам разрешили открыть новые рейсы.

Опыт пассажирских перевозок диктует, что нам необходимо иметь рейс на Уфу, поэтому хотелось бы предложить, чтобы он был включен по центральному расписанию в рейс Свердловск — Магнитогорск — Уфа — Свердловск.



В клубе Свердловского аэропорта в кружках художественной самодеятельности занимается много авиарботников—пилотов, авиатехников, связистов, бортпроводниц и других авиационных специалистов. Оживленно бывает вечерами в клубе. Участники хора спешат на сцену, из другой комнаты раздаются звуки популярных мелодий, исполняемых эстрадным коллективом. Словом, здесь каждый может найти себе занятие по призванию.

Кружковцы часто выступают в своем клубе, а также выезжают с концертами в гости к трудящимся свердловских предприятий. Сейчас участники художественной самодеятельности готовятся к смотру народных талантов, который в ближайшее время будет проводиться в подразделениях Уральского территориального управления ГВФ.

НА СНИМКЕ: идет репетиция эстрадного коллектива.

Фото В. Яковлева.

ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА»

„ЗАМЕЧАЛСЯ“

Так назывался фельетон, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 97 (1018) от 28 декабря 1960 года, в котором критиковался пилот В. И. Рыбин, допустивший много нарушений и поломавший самолет Як-12.

Как сообщил командир летного коллектива самолетов Як-12 Уктусского подразделения А. С. Мезенцев, на В. И. Рыбина наложено строгое дисциплинарное взыскание и удержана одна треть месячного заработка в счет покрытия нанесенного ущерба.

Еще не так давно на командном пункте Салехардского аэропорта для улучшения визуального обзора аэродрома и взлетной полосы, много времени и средств, особенно зимой, в условиях низких температур приходилось затрачивать на электрическое оборудование стекол, которые обогрела спираль, смонтированная между ними.

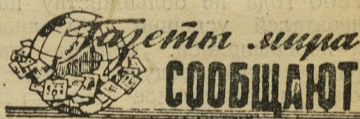
Начальник службы связи порта Иван Михайлович Леонтьев часто задумывался над тем, чтобы избавиться от этой громоздкой системы, на которую тратилась масса электроэнергии. И вот выход найден. Рационализатор просто склеил стекла, тем самым избавился от воздушной подушки, которая из-за перепада температур наружного и комнатного воздуха способствовала их замерзанию. Казалось бы, что в этом особенного?...

Экономия — 1650 рублей в год

А когда подсчитали, оказалось, что рационализаторское предложение дает порту экономии 1650 рублей в год! (в новых деньгах).

Сейчас служба, руководимая И. М. Леонтьевым, борется за право называться коммунистической. И она добьется высокого звания, ибо членам этого коллектива есть с кого брать пример.

Л. ЕФИМОВ.



Гибель американского бомбардировщика

НЬЮ-ЙОРК (ТАСС). Рано утром 26 января в окрестностях города Голдсборо (штат Северная Каролина) разбился тяжелый реактивный бомбардировщик стратегической авиации США «В-52». Четыре из восьми членов экипажа и пассажира бомбардировщика, как сообщает агентство Ассошиейтед Пресс, погибли.

Однако особую тревогу населения близлежащих районов вызвало то, что, как сообщило командование военно-воздушных сил США, на борту бомбардировщика находились две «незаряженных» атомных бомбы. Представители находящейся недалеко от Голдсборо военно-воздушной базы Сеймур-Джонсон разъяснили, что эти бомбы называются «незаряженными», так как их ядерные заряды находились не в корпусах бомб, а в отдельном помещении самолета. Хотя эти представители утверждали, что «опасности ядерной радиации нет», они вместе с тем не исключили возможности «неядерных» взрывов. Очевидцы катастрофы сообщают, что немедленно вслед за взрывом, вызванным ударом бомбардировщика о землю, последовали четыре новых взрыва.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС19482. Заказ № 2712.

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



НА СНИМКЕ: участники собрания партийно-хозяйственного актива начальник Тюменского аэропорта М. Х. Наумов, командир учебно-тренировочного подразделения В. В. Прокопчук и командир Челябинского подразделения Н. К. Андриевский.

Фото В. Яковлева.