

Завоеваем первенство в социалистическом соревновании

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

с коллективом Северного управления!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

91 (913). | СУББОТА, 28 НОЯБРЯ 1959 г. | Год издания 17-й

Недавно представители нашей авиагруппы возвратились из Ленинграда, где они в течение четырех дней ознакомились с работой подразделений соревнующегося с нами Северного управления ГВФ, а также подвели итоги соревнования этих двух коллективов за 10 месяцев 1959 года.

Условия работы подразделений Уральской отдельной авиагруппы во многом сходны с условиями работы Северного управления ГВФ. Поэтому нашим товарищам было особенно интересно путем личного общения на месте познакомиться с тем, что есть в коллективах этого управления лучшего, поучительного для нас.

За столь короткий срок нельзя было подробно и обстоятельно познакомиться с работой и жизнью авиаработников Ленинграда. Однако наши делегаты смогли побывать в ряде подразделений, в службах Ленинградского аэропорта, а также встретиться с руководителями управления, политотдела, теркома профсоюза, работниками редакции многотиражной газеты «Крылья Советов».

Члены делегации интересовались работой авиатранспортного подразделения и подразделения спецприменения, деятельностью отдела ИАС, ознакомились с состоянием профсоюзной работы в Северном управлении.

Мобилизуя резервы производства, личный состав Северного управления за последние годы добился резкого увеличения объема перевозок пассажиров и выполнения работ по спецприменению. Коллективы многих аэропортов управления, и в первую очередь Ленинградского, провели ряд мероприятий, направленных на обеспечение регулярности и безопасности полетов, на повышение культуры обслуживания пассажиров.

Для нас есть немало поучительного в работе авиатранспортного подразделения. Там широко применяются рейсовые полеты со сменными экипажами. Это увеличивает налет на списочный самолет и, кроме того, намного повышает оборачиваемость СМП. Очень хорошо у ленинградцев поставлена подготовка личного состава к весенне-летней и осенне-зимней навигациям. Например, по подготовке к зимней навигации занятия проводились по тем же самым вопросам, что и у нас. Но в самом методе организации этих занятий имеется существенная разница. У нас с докладами, как всегда, выступит командир авиатранспортного подразделения, старший бортмеханик, старший штурман, короче — наши «штатные» докладчики. В транспортном же подразделении Северного управления подготовка этих тем поручалась командирам кораблей, вторым пилотам, бортмеханикам. И притом разработка одной темы дается нескольким человекам. Это позволяет, во-первых, избежать срыва занятия, если один из до-

ПЕРЕНИМАТЬ

кладчиков вылетит в рейс, во-вторых, добиться более широкой разработки темы и, в-третьих, к проведению занятий привлекается большое число летно-подъемного состава. Все это, естественно, повышает качество подготовки и качество проведения подобных занятий.

Кроме отрядных разборов, в авиатранспортном подразделении Северного управления проводятся еще раз в неделю разборы в летных коллективах. Это также имеет свои положительные стороны. Ведь командир летного коллектива просто не имеет физической

ВСЕ НОВОЕ, ПЕРЕДОВОЕ

возможности встречать каждый экипаж. А поэтому в книге о полетах в разборах у нас нередко встречаются записи «замечаний нет», число и роспись. На недельных же разборах в летных коллективах транспортного подразделения Северного управления анализируются все проведенные полеты.

Более качественно подготовлен для занятий и их учебно-тренировочный отряд. В классах очень много макетов, в том числе двигателей АИ-20, и различных агрегатов, всевозможных схем. По оборудованию классов нам следует перенять много ценного у ленинградцев.

За последнее время все чаще на воздушных линиях начинают использоваться реактивные самолеты Ту-104 и турбовинтовые Ил-18. В аэропорты поступает все больше новой наземной техники для их обслуживания. Но работники Ленинградских ЛЭРМ и сами много делают, борясь за технический прогресс, повышая качество обслуживания самолето-моторного парка. Например, по предложению инженера тов. Юры изготовлено приспособление для размонтировки колес. Инженер тов. Рогов внес предложение — изношенную канавку реборды колеса шасси самолета Ил-14 заваривать и протачивать вновь на токарном станке. Восстановленное таким образом колесо снова пригодно к эксплуатации. По подсчетам, предложение тов. Рогова только по Ленинградскому авиатранспортному подразделению даст годовой экономии около 100 тысяч рублей.

Немало для нас полезного имеется в работе Ленинградских линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских. Возьмем группу подготовки производства. Она укомплектована хорошо подготовленными квалифицированными рабочими. И в результате рабочие места непосредственных исполнителей по регламентному обслуживанию подготовлены всегда образцово.

Более четко организована работа планомерно-диспетчерского отде-

СЕВЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

103,9
97,1
116,6
123,3
116,4

99,9
131,3

78,2
86,4
99,7
93,8
110,6

85,7
72,9
60,0
87,4
89,8
85,2
89,8
61,3
73,0
93,5
120,3
77,0
110,9
105,6

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

Налет тонна-километров
Производительность полетов
Общий тоннаж
Отправка пассажиров
Приведенный налет часов авиации, спецприменения, санавиации, воздушных съемок
Авиационные работы — физических га условных га
Регулярность полетов (за 9 месяцев)
а) общая
б) без учета метео
Себестоимость 1 тонна-километра
Себестоимость 1 летного часа
Выручка
Исправность самолето-моторного парка
Ту-104
Ил-18
Ил-12
Ил-14
Ли-2
Ан-2
Як-12
Ми-4
Ми-1
Ка-15
Объем строительно-монтажных работ
Ввод в действие жилой площади
Налет часов на 1 спис. самолет
Производительность труда т/км 1 раб.

УРАЛЬСКАЯ АВИАГРУППА

102,2
102,7
106,2
106,4
110,0

139,9
123,4

62,1
80,0
93,1
94,7
99,3

—
83,2
78,4
—
85,1
85,5
90,6
59,6
71,5
—
75,1
47,2
110,3
103,1

Они идут впереди

Коллективы подразделений Уральской авиагруппы настойчиво борются за успешное выполнение заданий семилетнего плана. Особенно высоки темпы труда в текущем месяце у авиаколлективов Кургана, Перми и Уктуса.

Так, например, выполнение плана за 25 дней ноября Курганским подразделением составила по тонна-километрам 134,8 процента и по налету часов 128 процентов. Так же успешно борется за ноябрьское задание личный состав и двух других названных авиаколлективов.

Ф. ЛУЗИНА.

ПРЫГ-СКОК...

В радиобюро Курганского аэропорта каждую ночь происходят усиленные тренировки... по прыжкам в длину.

Лучшие показатели здесь не превышают пока полутора-двух метров, но эффективность прыжков необычайно велика. Один радиооператор успевает в течение ночного дежурства поработать на нескольких каналах связи. С переменным успехом, конечно. Иная смена проходит почти благополучно (когда нет полетов, например), а бывает и так, что напрыгавшийся связист с горечью ощущает несовершенство своего организма. Как здорово было бы, если б человек был от рождения наделен двумя головами (это, чтобы

работать сразу на двух радиостанциях) и еще — двухметровыми четырьмя ручищами (для той же надобности).

А корень зла в том, что некому работать в штате брешь. Некоторые ответственные руководящие товарищи, созерцая наши прыжки, думают: «Что ж, ведь грандиозных срывов связи не было. Обходимся как-то без «ЧП». Выходит, пусть прыгают и впредь... Вот прибавят денежный оклад — отбоя не будет от радистов»...

Не кажется ли вам, что так недолго и до крупных неприятностей допрыгаться?

В. МИЛЮТИН,
радиооператор.

«Я так хочу!»

Выполняя в октябре рейс Новосибирск — Свердловск — Новосибирск, в отделе перевозок Свердловского аэропорта мы встретились с человеком, халатно относящимся к своим обязанностям, не знающим, во что обходится государствену задержанные рейсы.

В Свердловск мы прибыли 24 октября, а вылететь обратно в Новосибирск должны были на следующий день в 6 часов 40 минут по московскому времени.

Нежелательные сюрпризы начались уже с утра. Во-первых, на вылет утром нас никто не будил, так как машина не была загружена. Между прочим, диспетчер АДС не заинтересовался, готова ли машина к рейсу, почему* задержка, кто в этом виноват. Сами без вызова мы пришли за 1 час 15 минут до вылета по расписанию на грузовой склад. Здесь нас весьма неизбежно встретил диспетчер П. А. Трофимов. На вопрос, почему не загружен рейс 555, он ответил: «Нет груза». А между тем, груз в восточном направлении был, в этом мы вскоре убедились. Когда мы вновь напомнили диспетчеру тов. Трофимову, что до вылета остается час, а машина все еще не загружена, то в ответ услышали ультиматив-

ное требование идти оформлять задержку и целый «букет» всевозможных грубостей. Кому нужна была эта бессмысленная задержка рейса, ведь в оставшееся до вылета время можно было загрузить самолет. Тем не менее сделать это П. А. Трофимов не отрез отказался.

Передавая смену новому диспетчеру М. Ф. Субботиной, он и тут решил проявить свою власть. «Загрузи их одним омским грузом», — сказал он. Какую цель при этом преследовал П. А. Трофимов — трудно сказать. Разве что только одну — проявить свою власть (я начальник, что хочу, то и делаю) и сделать нам рейс менее производительным.

Однако диспетчер М. Ф. Субботина оказалась сознательным человеком. Она попыталась выправить создавшееся положение, но за 30 оставшихся до вылета минут загрузить машину не удалось. Рейс был задержан.

В итоге начальственное «я» диспетчера П. А. Трофимова выразилось в двухчасовой задержке рейса 555.

БАБАЯНЦ — командир корабля,
ПАШКО — второй пилот,
БОЖНЕВ — бортмеханик,
КОЛОТОВ — бортрадист.

В политотделе авиагруппы

В четверг, 26 ноября, в политотделе Уральской авиагруппы состоялось совещание партийно-политических работников, секретарей партийных бюро и комитетов ВЛКСМ Свердловского и Уктусского авиагарнизонов.

Первым вопросом было «О состоянии и мерах улучшения работы сети политического просвещения». Сообщение на эту тему сделал инструктор политотдела по пропаганде и агитации С. И. Ку-

ганов. В обсуждении вопроса приняло участие более 10 участников совещания.

Вторым вопросом повестки дня явился отчет заместителя командира Уктусского подразделения по политчасти Л. Н. Зимина о выполнении директивы Политуправления ГВФ о развертывании массово-политической работы в летных подразделениях.

