

ВЕСНУ ТРУДОМ УДАРНЫМ ВСТРЕТИМ НА СИНИХ ТРАССАХ СЕМИЛЕТЬЯ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИМ РАБОТАМ—

«ЗЕЛЕНУЮ УЛИЦУ»!

Они трудятся рядом с нами



№ 25 (1139).
СУББОТА,
7 АПРЕЛЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Коммунисты обсуждают план работ

На днях в Уктусском подразделении состоялось партийное собрание, посвященное вопросам подготовки к весенне-летней навигации. С докладом выступил заместитель командира подразделения по летной части В. Н. Рошин. Коммунисты активно обсудили план предстоящих работ, внесли ряд ценных предложений, высказали критические замечания.

В своих выступлениях заместитель командира подразделения по политической части Л. Н. Зимин, инженер летного коллектива самолетов Як-12 С. С. Шевелев, командир летного коллектива самолетов Як-12 В. А. Савичев, главный инженер подразделения А. С. Никитин и другие говорили о необходимости повышения требований к подготовке и проведению весенне-летней навигации.

Партийное собрание прошло при большой активности коммунистов подразделения.

Радостные итоги

Наступил долгожданный апрель. Долгожданный по двум причинам: во-первых, это первый месяц солнечной весны, а во-вторых, именно в эти дни подводятся итоги первого квартала трудового года.

Как же обстоит дело с планом в нашем Уральском территориальном управлении ГВФ? Радует то, что абсолютно по всем показателям авиарботники Урала идут с перевыполнением.

По налету тонна-километров лучше всех обстоит дело у авиарботников Тюменской авиагруппы. 129,2 проц. говорят сами за себя. Неплохо сработали за три месяца коллектив Уктусского подразделения (118,3 проц.), пермяки (107 проц.), а также работники авиатранспортного подразделения (106,2 проц.).

По приведенным часам первое место по праву принадлежит Челябинскому подразделению (144,2 проц.). Немного отстали от них авиарботники Пермь (140,9 проц.) и Уктусского подразделения (140,1 проц.). Далее идут коллективы авиарботников Кургана, Тюменской авиагруппы и авиатранспортного подразделения.

Неплохие показатели в целом по управлению по отправлениям. Здесь хорошо потрудились работники Кольцовского аэропорта. План по отправке пассажиров они выполнили на 154,4 проц.; почты — на 119,9 проц., отстав лишь только по перевозке груза (88,7 проц.). Отличные итоги за квартал и у работников Тюменской авиагруппы. По пассажирам они выполнили план на 124,5 проц., по почте — на 132,1 проц., по грузу — на 103,8 проц.

Так же успешно с планом первого квартала 1962 года справились коллективы других подразделений, показатели, которые характеризуют их работу, бесспорно, радуют. Будем надеяться, что авиарботники Урала не сбавят темпа и успешно справятся с обязательствами четвертого года семилетки.

По Аэрофлоту

8711 рублей в фонд семилетки

Третий год семилетки для старшего инженера иркутских ЛЭРМ тов. Е. Проворова был плодотворным. Им разработаны и внедрены семь рационализаторских предложений, от которых получено 8711 руб. экономии.

В наступившем году он будет работать над улучшением технологии обслуживания самолетов Ан-10.

«Восточно-Сибирский аэрофлотец».

«Летающая поликлиника»

Своеобразную «летающую» поликлинику надумали создать работники Архангельского аэропорта. На вертолете установлены рентгеновский аппарат, стоматологическое оборудование. Такая поликлиника сможет побывать в самых отдаленных районах Севера.

«Сельская жизнь».

Рукописный журнал

В одном из подразделений Азербайджанского управления ГВФ выходит рукописный журнал «За безопасность полетов». В нем обобщается опыт передовых авиаторов, даются полезные советы по обеспечению безопасности полетов.

Вышел четвертый номер журнала, в котором обстоятельно рассказывается о методах труда передового авиатехника тов. Баклыгина, образцово обслуживающего вертолетную технику.

В журнале обобщен также опыт авиаспециалистов тт. Вилиппова, Парфенова, Костылева по техническому обслуживанию самолетов Ан-2 и Як-12.

Нашел в журнале освещение и опыт работы экипажа тов. Рамазанова, добившегося высоких показателей на авиационной обработке полей.

«Советский авиатор».

Специалист
высокого класса

Большим авторитетом пользуется в авиатранспортном подразделении бортрадист скоростного корабля Ил-18 Александр Михайлович Бахчев. Этот авиатор трудится в экипаже трижды миллионера И. А. Горского. Отлично владеет техникой, А. М. Бахчев обеспечивает экипаж турбовинтового корабля надежной связью.

НА СНИМКЕ: бортрадист корабля Ил-18 А. М. БАХЧЕВ.

Фото В. Яковлева.



За высокую организацию и эффективное использование

Недавно представителями Уральского управления ГВФ проведена проверка готовности ряда подразделений к авиационно-химическим работам. Наряду с положительными сторонами в подготовке и организации, а также выполнении авиационных работ в прошлом году имели место серьезные недостатки.

В ряде подразделений управления при выполнении авиационных работ было большое количество предпосылок к летным происшествиям, связанным с нарушением летным составом правил полетов и плохой организацией работ. В результате этого в истекшем году на аэродроме зерновых произошло летное происшествие самолета Як-12.

Деловая связь подразделений управления с местными сельскохозяйственными органами в части точного и своевременного выявления объектов, объемов работ

и агротехнических сроков их выполнения осуществлялась крайне недостаточно. Это приводило к внезапному возникновению внеплановых видов работ, для выполнения которых сельскохозяйственные органы требовали выделения необходимого количества самолетов. Удовлетворение подобного рода требований, как правило, приводило к поспешности в организации данных авиационных работ, что отрицательно сказывалось на безопасности полетов и на эффективности авиационной обработки.

Зачастую самолеты на оперативные и рабочие аэродромы направлялись без предварительного уточнения объемов работ, руководствуясь только заявками местных сельскохозяйственных органов. Подчас в целях перестраховки заявки были явно завышенными, что приводило к нерациональному использованию самолетов.

И имели место случаи нарушения руководства по авиационно-химическим работам. Полеты производились не на установленной высоте и без выдерживания заданного направления. Минимум погоды, установленный для данного вида работ, подчас не выдерживался, а нормы расхода ядохимикатов не имели нужных пределов. Все это приводило к низкой эффективности авиационных работ и претензиям со стороны хозяйственников.

Кроме того, заключение договоров на авиаобработку осуществлялось подчас без предварительного осмотра площадей и определения возможности из условий безопасности, что могло привести к тяжелым летным происшествиям.

Слабо велась у нас борьба с простоями самолетов как в про-

цессе проведения работ, так и в результате преждевременного вылета самолетов к объектам работ, — без учета агротехнических сроков. Командиры подразделений и инженеры мало участвовали в определении начала работ и сроков вызова самолетов. Велики еще простои самолетов в момент нахождения их под грузкой химикатами, слабо используются имеющиеся средства механизированной загрузки, а в отдельных случаях эти средства просто разукрупняются и растаскиваются, как это было в Челябинском подразделении. В результате всего этого недостаточно использовались время дня с наилучшими для авиационно-химических работ метеословиями.

Недостаточно осуществлялся контроль со стороны командно-руководящего состава за работой экипажей. Зачастую проверки руководителей и командиров, прибывших на оперативные точки, были поверхностными, не помогли вскрыть недостатки и устранить их. На ряде оперативных точек были неудовлетворительно организованы бытовые условия для нормального отдыха и питания летного состава.

В этом году следует учесть ошибки, чтобы не повторить их в период предстоящей навигации.

Командованием управления в целях улучшения организации и проведения авиационно-химических работ в сельском хозяйстве намечено провести ряд мероприятий, направленных на устранение всех этих недостатков, мешающих нормальному выполнению важной народнохозяйственной задачи.

М. НИКИФОРОВ,
начальник ЛШО УРТУ
ГВФ.

Крылатый труженик

Улыбнулась зорька ранняя,
Росы вспыхнули кругом.
Тороплюсь я на задание,
На родной аэродром.
Тишину бужу мотором я,
Бьют поклоны тополя...
Ждут мой юркий Як

просторные,

Урожайные поля.
Я лечу и эта песенка
У меня звучит в устах.
И, снижаясь, как по лесенке,
На знакомые места,
Пролетаю я на бреющем,
Шлейфы белые стеля...
Чтоб поднялся колос зреющий,
Твоей, кормилица-земля!
Мчит мой Як на полной
скорости,

Как послушный верный конь.
На таком, друзья, без робости
Можно в воду и огонь;
Что пожары мне таежные —
Сообщу, как надо, всрок...
На задания всевозможные
Он готов, мой Як-другок.
Трасс немало мною пройдено
У сквозных, крутых высот.
С первой зорькой в небо

Родины

Поднимаю самолет.
Он спешит, мой верный
труженик,
В даль, которой нет конца,
Чтоб тянулись всходы,
дружные,
Всем нам радуя сердца.
Л. ЕФИМОВ.

Самолет опыляет лес...

НАД аэродромом в темном небе одна за другой гаснут звезды. Кромка неба у горизонта постепенно окрашивается в алый цвет зари... А в Уктусском аэропорту уже вовсю кипит работа: авиатехники готовят материальную часть к предстоящим авиационно-химическим работам. Гул моторов колыхнет утренний воздух.

Командир авиазвена Михаил Сальманович дает последние указания летчикам перед вылетом. Комсомольцы командиры самолетов Ан-2 Б. Плотников, В. Плешков и вторые пилоты С. Королев, А. Позднышев внимательно слушают своего командира, стараясь не пропустить ни одного слова. И хотя это задание — не новинка для них, чувствуется, что готовятся они к нему серьезно.

В прошлом месяце авиаторы поработали очень продуктивно: вместо запланированных на март 5 тысяч гектаров лесных массивов обработано 12 тысяч гектаров. Самолеты производили опыление леса в ряде районов области — Бисерти, Серове, Верхотурье, Шалинском.

Впервые на Урале в этом году

на авиационных работах используются вертолеты. Для этих целей выделено два вертолета Ми-1, где командирами К. Ухов и Н. Трофимов. Молодые авиаторы подразделения в нынешнем году направлены на химработы по комсомольским путевкам. Это придает им новые силы, энергию...

Наконец, материальная часть к полетам подготовлена. Пилоты занимают места в кабинах легкокрылых машин и вырывают на старт. Короткий разбег и один за другим в порозовевшее от весенней зари небо уходят самолеты.

Погода нынче подходящая для химических работ. Легкий ветерок гонит перистые облака... И вот самолеты у цели. Снижение. Машины переходят на бреющий полет и распускают широкие серо-белые хвосты ядохимикатов. Один гон, второй, третий. Красно-белые флажки, ограничивающие участок обрабатываемой площади, пеетрят, как в калейдоскопе, под крылом. Командир звена спокоен за своих крылатых орлов. Это задание они выполнят не хуже предыдущих.

Экипаж самолета Ан-2, где

Репортаж

командиром В. Плешков, работая в районе Бисерти по борьбе с энцефалитным клещом, выполнил план — обработал 5 тысяч гектаров лесного массива. Командир самолета Ан-2 И. Вязигин со вторым пилотом А. Позднышевым работали на нескольких точках: в Сухом Логу, Красногвардейске, Верхотурье и других районах области. Ими обработано 4 тысячи гектаров с производительностью 112 процентов в летный час. Не менее продуктивно поработал и другой экипаж самолета Ан-2, где командиром А. Орлов, вторым пилотом С. Королев. Они обработали 3 тысячи гектаров.

Большой труд вложили в подготовку материальной части к полетам наши авиаспециалисты — авиатехники и авиамеханики А. Карпинский, А. Мирошниченко, Н. Чепурин, Ю. Скутин и другие. Своим приказом командир подразделения объявил благодарность авиатехнику Ю. Скутину, проявившему особую бдительность при осмотре материальной части и ее подготовке к очередному вылету. Ю. Скутин обнаружил и своевременно устранил серьезный дефект — трещину на узле подноса шасси.

Самолеты, используя химикаты, производят посадку, чтобы снова заправить бункера... Лица пилотов светятся улыбками: щедрое весеннее солнце и чистое небо наводят на приятное настроение. Работа спорится. Как и прежде, сегодня снова перевыполнены плановые задания... В перерыве между полетами можно выбрать свободное время для отдыха...

Не первый год трудится этот маленький коллектив на авиационных работах. Пилоты зарекомендовали себя отличной слаженностью и мастерством. Эффективность обработки лесных массивов всегда оказывается высокой.

СКОРО зазеленеют молодые леса, покрываясь первой листвой. Они будут благодарны тем, кто избавил их от различных вредителей — энцефалитных клещей. Большое спасибо скажут пилотам и тем, кто постоянно связан с лесом.

...Снова и снова, наполнив бункера ядохимикатами, уходят в полет крылатые труженики. И белые шлейфы, как хвосты сказочных птиц, тянутся за самолетами. Их ведут опытные летчики, славные авиаторы Урала.

Л. ЕФИМОВ.

Они трудятся рядом с нами



Она других дел
и не ищет —
Чтоб был доволен
пассажир,
Готовит блюда
вкусной пищи —
Какой земной
не знает мир!
Весь рейс
хлопочет проводница
Пусть нет профессии
скромней —
В улыбках солнечных
лучится
Ей благодарность
от людей.

Бортпроводница корабля Ил-18 Галина Коротовских отвечает за питание пассажиров. Она культурно обслуживает их, внимательна к их запросам.

НА СНИМКЕ: бортпроводница Галина КОРОТОВСКИХ в салоне корабля Ил-18.

Фото В. Яковлева.

Своими верными помощниками называют пилоты Курганского подразделения работников метеослужбы. Точные и оперативные данные об изменениях погоды помогают им работать безаварийно и качественно.

Вот и сейчас, старший техник Раиса Трубина и техник Зинаида Мезенцева готовятся запустить в голубую высь шар-пилот. Девушки отлично освоили свою специальность и по праву числятся в рядах тех, кто уже сегодня решил жить и трудиться по-коммунистически.

Фото Р. Лапкиова.



ЭКОНОМИТЬ ВЕЗДЕ И ВО ВСЕМ

В резолюции XXII съезда КПСС сказано: «Снижение себестоимости продукции и улучшение ее качества, бережливость и экономия во всем, повышение рентабельности и рост социалистических накоплений должны стать законом деятельности каждого советского предприятия». Исходя из этого, мы, авиарботники, обязаны вести финансово-хозяйственную деятельность подразделений в строгом соответствии с указаниями XXII съезда партии и должны не допускать тех ошибок и недостатков в расходовании государственных средств, которые имели место в Уральском управлении в 1961 году.

Судите сами: план по накоплениям за прошедший год управлением не выполнен. Мы должны были дать прибыль, а фактически закончили год с убытком. Особенно большие убытки принесли перерасходы средств по сметам и эксплуатации жилищно-коммунального хозяйства.

Значительный перерасход допущен в управлении по заработной плате. По вине руководителей подразделений, часто завывающих численность личного состава, этот перерасход выразился в сумме 241 тысячи рублей. Подобные нарушения допускались в Тюменской авиагруппе (командир тов. Луженкий, главный бухгалтер тов. Зув), в Пермском подразделении (командир тов. Карнаух, главный бухгалтер тов. Баяндин) и в других коллективах.

В результате невыполнения производственного плана и пере-

расхода средств против смет некоторые подразделения допустили сверхплановые убытки. Примеров много, сошлемся хотя бы на один. В Тюменской авиагруппе вместо плановой прибыли допущены сверхплановые убытки. Это тем более нетерпимо, что у нас есть подразделения, которые перевыполнили государственный план и дали сверхплановую прибыль. Именно так обстоит дело в Уктусском подразделении (командир тов. Волков).

В Кольцовском аэропорту имеют место непроизводительные расходы по оплате штрафов за простой железнодорожных вагонов и утерю груза при перевозках. Всего таких потерь допущено здесь на значительную сумму. Очевидно, руководители аэропорта ослабили контроль за работой службы перевозок, не ведут настоящей борьбы с нарушителями финансовой дисциплины, не привлекают их к материальной ответственности. Круглые суммы в несколько сот тысяч рублей выражают сверхплановые убытки в Тюменской авиагруппе. В Березовском аэропорту, например, из-за халатности и безответственности начальника аэропорта и старшего бухгалтера несвоевременно производилась инвентаризация ГСМ. В результате обнаружена недостача 24 тонны бензина.

Большие убытки принесло управлению Челябинское подразделение. В основном, это произошло из-за перерасхода заработной платы. Нельзя обойти молчанием и тот факт, когда в Пермском подразделении в течение восьми

лет не производилась инвентаризация авиабензина. Не удивительно поэтому, что здесь выявлена недостача бензина на сумму восьми тысяч рублей.

Смета аэропортовых расходов в целом по Уральскому управлению ГВФ исполнена на 102,9 проц. Перерасход средств составил 2,95 проц. Какие же подразделения допустили наибольший перерасход? Первое место, бесспорно, принадлежит Кольцовскому аэропорту. Немного лучше обстоит дело в Тюменской авиагруппе. Перерасход аэропортовых расходов выражается с превышением против плана на 10,3 проц. В то же время у нас есть подразделения, где строго по-хозяйски соблюдается режим экономии. Таким примером может служить Уктусское подразделение.

Что касается плана по выручке, то он выполнен на 93,7 проц. В том числе по транспортной авиации на 93,3 проц., а по другим видам авиации на 95,3 проц. Здесь также наряду с хорошими показателями в отдельных подразделениях имеется целый ряд коллективов, где план по выручке далеко не завершен. В Кольцовском аэропорту, например, он выразился весьма скромной цифрой — 89,7 проц.

Себестоимость одного тонна-километра по управлению превышена на 1,8 проц. Следует отметить, что в основном все подразделения УрТУ ГВФ справились с заданием по себестоимости авиаперевозок. Исключение составляют лишь Тюменская авиагруппа и Челябинское подразделение.

Законную тревогу вызывает состояние нормируемых запасов материальных ценностей в управлении. Следовательно, управление в целом имеет по всем статьям занижение нормируемых запасов материальных ценностей.

Взять хотя бы авиаремонтные мастерские. В этом небольшом подразделении нормируемые запасы материальных ценностей превышены более чем на 300 тысяч рублей. На складе мастерских находится большое количество материальных ценностей, которые годами лежат без движения.

В Салехардском подразделении заведен такой учет материальных ценностей на складе, что сам кладовщик не может объяснить часто по карточкам учета, что за детали записаны в них. Очевидно, руководителям всех подразделений надо обратить самое серьезное внимание на наведение порядков в складском учете.

Дебиторская и кредиторская задолженность принадлежит таким показателям баланса, рост которых почти всегда является следствием нарушения закона в расчетах и слабого руководства финансами. Согласно действующему положению в Аэрофлоте, перевозка пассажиров, груза и авиаработы на спецприменении должны всегда иметь предварительную оплату. Вместе с тем мы имеем много примеров, когда установленный порядок расчетов в подразделениях нарушается, работы производятся без оплаты в кредит.

Дебиторская задолженность ослабляет платежеспособность наших подразделений и нередко является причиной образования убытков от списания вследствие истечения сроков исковой давности. В целом по управлению кредиторская задолженность на конец 1961 года имеет превышение над дебиторской задолженностью. Превышение кредиторской задолженности над дебиторской в сумме 742 тысячи рублей показывает, что наши подразделения в большой мере пользовались чужими, привлеченными средствами.

От эксплуатации жилищно-коммунального хозяйства управление имеет сверхплановый убыток 24 тысячи рублей. Это произошло за счет убыточной эксплуатации жилищного фонда и содержания общежитий. Только Кольцовский аэропорт дал 25,5 тысячи рублей убытка по этим статьям. Следовательно, Кольцовский аэропорт является основным виновником в сверхплановых убытках от эксплуатации ЖКХ. Это говорит о том, что

здесь слабо налажены учет и контроль за хозяйственной деятельностью со стороны начальника аэропорта и главного бухгалтера. Не лучше обстоит дело в расходовании средств на содержание ЖКХ и в других подразделениях нашего управления.

В течение ряда лет (до 1957 года) в подразделениях Тюменской авиагруппы за счет средств амортизации, предназначенных на капитальный ремонт основных средств, производилось новое капитальное строительство зданий и сооружений. В 1958 году ГУ ГВФ дало строгое указание о запрещении расходовать этот вид источника средств на капитальное строительство новых объектов. Однако руководители подразделений Тюменской авиагруппы до сего времени не прекратили расходовать средства капитального ремонта на строительство новых объектов.

Чтобы избежать всех перечисленных недостатков и успешно бороться за выполнение производственного плана, необходимо улучшить использование самолето-моторного парка, повысить производительность полетов, добиться более экономичного расходования авиагорючего.

Надо мобилизовать личный состав подразделений на ритмичное выполнение производственного плана по налету часов на авиации спецприменений и тонна-километров на транспортной работе.

Авиарботники должны взять себе за правило не допускать случаев перерасхода средств по сметам в целом, так же как и по отдельным статьям. Мы должны навсегда изжить из своей практики непроизводительные расходы, а виновных лиц, допускающих их, привлекать к дисциплинарной и материальной ответственности. Более действенными и эффективными должны быть также учет и контроль за расходованием средств на содержание жилищно-коммунального хозяйства и автотранспорта.

Только соблюдая эти требования, мы сможем успешно справиться с большой ответственной работой и внести свой вклад в дело осуществления программы строительства коммунизма.

Я. ЛЫЖИН,
главный бухгалтер УрТУ
ГВФ.

И. о. редактора В. АЛЕКСЕЕВ.

НС29086. Заказ № 9788.

Адрес редакции:
г. Свердловск, 20,
тел. Б-205-21, доб. 1-96.

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