

ЕЩЕ НАСТОЙЧИВЕЕ БУДЕМ ТРУДИТЬСЯ ВО ВТОРОМ ГОДУ УДАРНОЙ СЕМИЛЕТКИ!

Наступил 1960 год. Много нового несет он авиарботникам Урала. Согласно семилетнего плана намного возрастет перевозка пассажиров и грузов, увеличится объем работ и по другим показателям.

Редакция «Авиатора Урала» обратилась к руководителям служб и подразделений с просьбой рассказать, что предстоит сделать авиарботникам Урала во втором году семилетки, какие перемены произойдут в авиаподразделениях.

Позднее использовать технику

Ю. СЕРОВ, старший инженер технического отдела авиагруппы

В 1960 году в подразделения Уральской авиагруппы поступит много новой техники и спецоборудования, отличающегося более высокой производительностью и качеством работы.

В Челябинском, Тюменском и других крупных аэропортах появится оборудование, которое до этого использовалось только на внеклассных аэропортах, например, моторные подогреватели МП-300.

Будет переоборудована часть авиационной техники. На большинстве самолетов Ан-2 поставят курсо-глиссадную аппаратуру, облегчающую пилотам работу во время посадки самолетов. На все самолеты Як-12 и вертолеты Ми-1 первых выпусков будут поставлены УКВ-радиостанции.

Уральская авиагруппа получит в нынешнем году еще несколько многоместных турбовинтовых самолетов Ил-18.

Перед пилотами и специалистами наземных служб стоит задача — глубоко изучить и грамотно эксплуатировать поступающую в подразделения новую технику, полнее использовать ее возможности.

Улучшится подготовка авиаспециалистов

В. ПРОКОПЧУК, командир учебно-тренировочного подразделения.

Большие задачи стоят в текущем году перед коллективом учебно-тренировочного подразделения. Переподготовку пройдет вдвое больше прошлогоднего авиаспециалистов. Впервые будут организованы сборы работников служб движения и пилотов, бортмехаников, бортрадистов, летающих на скоростных турбовинтовых самолетах Ил-18.

Проведение сборов летного состава самолетов Ил-18 накладывает большую ответственность на коллектив учебно-тренировочного подразделения. Ведь это новейшая техника эксплуатируется у нас в авиагруппе менее года.

Актив обсуждает работу теркома

Вчера, в помещении Дома Союзов открылась отчетно-выборная конференция Уральского территориального комитета профсоюзов авиарботников. Для участия в ней в Свердловск съехались профсоюзные активисты и передовики производства из всех уральских авиаподразделений.

С отчетным докладом о работе теркома выступил председатель теркома В. С. Кизиков.

По докладу развернулись прения. Подробный отчет о конференции будет дан в следующем номере газеты.

Идет первый месяц 1960 года. Многие предприятия встретили Новый год трудовыми достижениями, рапортовав о выполнении и перевыполнении годовых планов. С хорошими показателями пришли к концу 1959 года и некоторые подразделения Уральской авиагруппы.

А вот нашему авиатранспортному подразделению похвалиться нечем. Годовой план не выполнен.

Возникает вопрос. Может быть, коллектив трудился не в меру своих сил? Нет, большинство экипажей хорошо поработало. Некоторые из них занимали первые и вторые места во Всесоюзном соревновании Аэрофлота.

Тогда в чем же причина?

Коллектив подразделения считает, что основная причина кроется в самом плане. Возьмем хотя бы такой пример: начиная с марта прошлого года, подразделению давали план на самолеты Ил-18, в то время как первая такая машина поступила к нам только 10 сентября. За подразделением числилось лишних 280 часов и 750 тысяч тонна-километров. Уральская отдельная авиагруппа пыталась снять часть плана по самолетам Ил-18 по месяцам в третьем квартале, но по-

Преподавательский состав подразделения решил в нынешнем году повысить уровень теоретической и тренировочной подготовки авиаспециалистов на сборах. Во время сборов пилотов самолетов Ли-2 и Ан-2 будут проводиться тренировочные полеты на тренажерах этих типов самолетов.

Поможем народному хозяйству

А. МИХЕЛЬСОН, инженер по спецприменениям Уральской авиагруппы

С каждым годом расширяется применение авиации в сельском и лесном хозяйстве. Во втором году семилетки нам в этой области предстоит немало потрудиться. Планом предусмотрено обработать с воздуха 300 000 гектаров пашен, лугов и лесных массивов. В широких масштабах будет производиться химическая подкормка посевов, аэросев леса, очистка лесных просек с высоковольтными электропередачами от кустарника путем опрыскивания химикатами, борьба с лесными вредителями, опыление лесов против клеща, переносчика энцефалита и другие работы.

Новым на химработках в нынешнем году будет то, что в производственных условиях будут проводиться испытания механической загрузки сухих химикатов. Более широко предполагаем механизировать загрузку жидких ядохимикатов.

Подготовка к химработам началась. С пятого и 18 января будет проведено два сбора пилотов по изучению организации химработ и их проведения.

Большой объем работ предстоит выполнить авиаторам и в помощь геологическим партиям. Согласно плана намечено налетать 53560 часов, приведенных к Ан-2.

ПЛАН 1960 года

ВЫПОЛНИМ ДОСРОЧНО!

Веселый праздник новогодний

Весело и интересно провели новогодний праздник авиарботники Урала. В Свердловском аэропорту, Тюменской авиагруппе, Челябинском, Курганском и Пермском подразделениях состоялись новогодние вечера, на которых от души веселились работники.

* * *

31 декабря в клубе Свердловского аэропорта состоялся большой новогодний бал-маскарад. Вокруг большой, красиво убранной елки веселье не смолкало ни на минуту. Была разыграна лотерея. На конкурсе приз за лучший костюм получила Е. Савельева, за лучшее исполнение танца — Н. Низамудинова и Г. Шишницина.

И. ЦЕХАНОВИЧ,
председатель правления клуба.

Новогодние интервью

★ ★

Вчера, в помещении Дома Союзов открылась отчетно-выборная конференция Уральского территориального комитета профсоюзов авиарботников. Для участия в ней в Свердловск съехались профсоюзные активисты и передовики производства из всех уральских авиаподразделений.

С отчетным докладом о работе теркома выступил председатель теркома В. С. Кизиков. По докладу развернулись прения. Подробный отчет о конференции будет дан в следующем номере газеты.

Идет первый месяц 1960 года. Многие предприятия встретили Новый год трудовыми достижениями, рапортовав о выполнении и перевыполнении годовых планов. С хорошими показателями пришли к концу 1959 года и некоторые подразделения Уральской авиагруппы.

А вот нашему авиатранспортному подразделению похвалиться нечем. Годовой план не выполнен. Возникает вопрос. Может быть, коллектив трудился не в меру своих сил? Нет, большинство экипажей хорошо поработало. Некоторые из них занимали первые и вторые места во Всесоюзном соревновании Аэрофлота.

Тогда в чем же причина? Коллектив подразделения считает, что основная причина кроется в самом плане. Возьмем хотя бы такой пример: начиная с марта прошлого года, подразделению давали план на самолеты Ил-18, в то время как первая такая машина поступила к нам только 10 сентября. За подразделением числилось лишних 280 часов и 750 тысяч тонна-километров. Уральская отдельная авиагруппа пыталась снять часть плана по самолетам Ил-18 по месяцам в третьем квартале, но по-

эксплуатировались до предела. Это привело к тому, что в четвертом квартале 1959 года половина парка Ил-12 ушла в ремонт, что вызвало загрузку в выполнении плана четвертого квартала по самолетам Ил-12. И получается на четвертый квартал, когда коммерческая загрузка, а значит и производительность полетов практически ниже, чем в летнее время, планируют значительно больший объем работы. В течение года коллектив авиатранспортного подразделения не смог дать производительности полетов по Ли-2 502 ткм/час, не смог даже в третьем квартале дать налет на один списочный са-

Подводя итоги

ЧТО ДАЕТ ТАКОЕ «ПЛАНИРОВАНИЕ?»

молет 461 час, что было запланировано в четвертом квартале. За третий квартал мы фактически дали по Ли-2 производительность полетов всего 495 ткм/час при плане 496 ткм/час. Налет часов на один списочный самолет на транспортной авиации фактически составил 442 часа, вместо 421 по плану. Неблагополучная обстановка создалась и в декабре. Производительность полетов была определена планом в 540 ткм/час, а налет на один списочный самолет 208 часов. Спрашивается, как можно было справиться с таким планом, если фактически максимальный налет даже в сентябре составил всего 158 часов?

Подобное «планирование» не мобилизует коллектив подразделения на выполнение плана, а наоборот, является тормозом в работе. В наступившем, 1960 году необходимо отказаться от порочной практики такого «планирования». Месячные, квартальные и годовые задания должны составляться с учетом имеющейся в наличии авиационной техники. Это позволит коллективу работать ритмично, в срок выполнять государственный план по всем показателям, обеспечивая высокую регулярность и безопасность полетов. Коллектив авиатранспортного подразделения приложит все силы к тому, чтобы с честью справиться с задачами, стоящими перед ним во втором году семилетки.

З. ПОТАШЕВА,
инженер-экономист.

Государственная публичная библиотека им. В. Г. Белинского г. Свердловск

Архив
Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

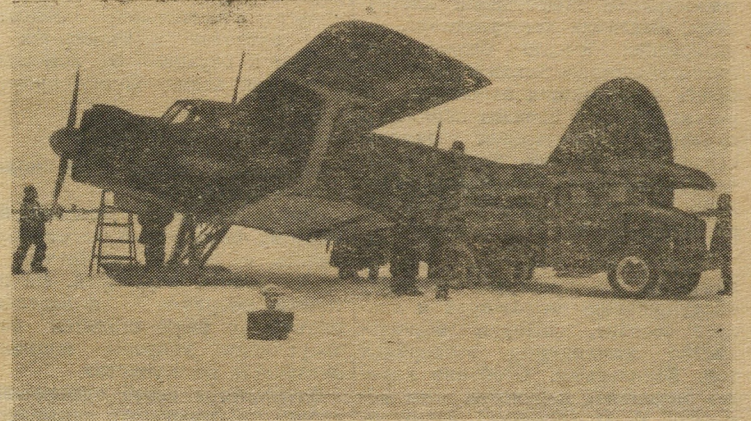
№ 1 (922)

СРЕДА, 6 ЯНВАРЯ 1960 г.

Год издания 17-й

Авиарботники Урала!

В новом, 1960 году активнее вскрывайте и широко используйте внутренние резервы производства, боритесь за повышение производительности труда!



Сейчас, когда на севере Тюменской области в разгаре сезон вывозки рыбы, работы у коллектива Салехардского авиаподразделения много. Справиться с задачами им помогают экипажи из Тюмени и Свердловска. Авиара-

ботники направляют свое усилие на то, чтобы вывезти в установленный срок рыбу из дальних населенных пунктов.

На снимке: разгрузка рыбы из самолета Ан-2 в Салехардском аэропорту.

Фото пилота Д. Палина.

Здравствуй, год шестидесятый

Над сибирскими лесами,
По нехоженным тропам,
Сквозь заснеженные дали
Новый год шагает к нам.

С молодым задором пылким
Он идет в расцвете сил,
К людям Риги и Магнитки,
В Севастополь и Тагил.

Широко идет по свету
Величавый и простой
Не одну еще ракету
Он запустит над землей,

Нашу мирную ракету,
Щит свободного труда,
Чтоб покинули планету
Горе, слезы навсегда.

Пусть сияет людям счастье,
Улыбаются уста.

В наше время в нашей власти
Жить, не старясь, лет до ста.

В мире нет людей чудесней,
Тех, кто любит мир и труд.
Это им слагают песни.

И о них вокруг поют,

Здравствуй, год шестидесятый,
Семилетка исполнил.
Нашей Родины крылатой,
Полноправный гражданин.

А. ШУБИН,
инженер-плановик.

КОМИССИИ ПАРТКОНТРОЛЯ ЗА РАБОТОЙ

В августе прошлого года на партийном собрании в Салехардском аэропорту были созданы четыре комиссии по осуществлению партийного контроля за деятельностью администрации. В них были избраны 12 коммунистов, показывающих пример в работе, дисциплине, в быту.

Вскоре после собрания комиссии ознакомились с Постановлением ЦК КПСС и Положением о работе комиссий, им было разъяснено, на какие «узкие» места в работе аэропорта необходимо уделять особое внимание. Вначале члены комиссии столкнулись с трудностями: не знали, с чего начинать, как вести работу. Теперь это позади. Комиссии составляют планы работ на каждый месяц, а также решают и другие дела, которые подсказывает сама жизнь.

При подготовке к осенне-зимней навигации 1959—1960 гг. комиссия по контролю за капитальным строительством, капитальным и текущим ремонтом организовала проверку хода капитального ремонта и его качества. (Во время ремонта территория вокруг здания аэровокзала была захлалена мусором. Окна не законопачены. С целью ускорения сдачи в эксплуатацию аэровокзала организовали общий воскресник. Администрация подготовила инструмент, выделила автотранспорт. На воскресник вышло большинство летного состава, технического, рабочих и служащих аэропорта. В результате был наведен порядок и оказана практическая помощь строителям. В этом была заслуга членов комиссии командира самолета Н. Е. Шевкун и радиотехника Я. И. Томас.

Необходимо отметить работу комиссии по культурно-бытовому обслуживанию пассажиров и личного состава, которая возглавляется командиром эскадрильи тов. Васильевым. Особенно хорошо выполняет поручения член комиссии М. О. Павлова. Оборудована гостиница для летного состава. На сухопутном аэродроме открыт буфет для пассажиров, хотя для его открытия пришлось обращаться за помощью в ГК КПСС. Много делает комиссия по благоустройству. Перед администрацией поставлен вопрос о быстрейшем открытии гостиницы для пассажиров, комнаты матери и ребенка. Закуплены настольные игры для общежития и гостиницы.

Активизировала работу и комиссия по контролю за состоянием безопасности полетов. Комиссия выявила ряд нарушений инструкций и доложила партийному бюро. Этот вопрос обсуждался на партийном собрании и по нему были приняты конкретные меры.

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

Радиооператоры повышены в классе

В редакцию газеты поступило письмо радиооператора Магнитогорского аэропорта тов. Темного, в котором сообщалось о том, что в Челябинском подразделении систематически задерживается утверждение протоколов местных квалификационных комиссий о сдаче зачетов радиооператорами на повышение в классе.

При расследовании факты, указанные в письме, полностью подтвердились. Как сообщил старший инспектор отдела кадров Челябинского подразделения тов. Королев, утвержден и выслан приказ о повышении радиооператоров, сдавших зачеты, в классности.

Для авиаработников
Уральской авиагруппы
ГВФ 1959 год оз-
наменовался дальней-

шим развертыванием жилищного строительства и вводом в эксплуатацию новой жилой площади. За год построено 10 домов, имеющих 142 квартиры с общей жилой площадью 4253 кв. метра. Заселены авиаработниками два шестнадцатиквартирных дома в Пермском подразделении, один восемнадцатиквартирный дом в Челябинском подразделении, четыре дома на одиннадцать квартир в Тюменской авиагруппе, тридцатидесятиквартирный и восьмиквартирный дом в Свердловском авиагарнизоне. На днях еще 36 семей свердловских авиаработников отпразднуют новоселье.

В 1960 году строительство

Опубликованная в газете «Авиатор Урала» 23 декабря 1959 года статья диспетчера В. М. Мартюшева поднимает очень важный вопрос о сокращении потерь рабочего времени.

В нынешнем году многие предприятия страны переходят на семичасовой рабочий день. А это значит, что теперь на счету должна находиться каждая минута. В связи с этим, конечно, не мешает уделить внимание и разборам. Здесь далеко не все благополучно.

Разборы у нас давно уже превратились из короткого 10—15-минутного делового анализа работы за смену в своеобразное общее собрание продолжительностью до получаса и более. В чьих интересах это делается? Производственных? Вряд ли.

Кроме того, на мой взгляд, небольшую экономию времени даст осуществление следующих мероприятий: применение бригадного метода работы на автотранспорте при обслуживании самолетов топ-

«ЗИМА — НЕ ВЕЧНА...»

Я работаю заправщицей в службе ГСМ Свердловского аэропорта. Сейчас зима. Начались холода. А помещение, где находится заправщики и шоферы, совершенно не отапливается.

Еще летом начальник автобазы В. Н. Моисеев неоднократно говорил о том, что проводятся утеплительные работы и к осенне-зимней навигации автобаза будет хорошо подготовлена. И вот результат «тщательной» подготовки: автобаза отапливается от случая к случаю. В помещении страшный холод. Стены промерзли.

Нарушения летной дисциплины прекратились.

После создания комиссии партийному бюро стало легче планировать и решать различные вопросы работы аэропорта. На партийные собрания и заседания партийного бюро ставятся более актуальные вопросы, поднималась активность коммунистов.

Комиссии в своей повседневной работе не подменяют администрацию. В большинстве случаев выявленные комиссиями недостатки обсуждаются на партийном бюро, которое, в свою очередь, решает вопрос об их устранении в рабочем порядке с администрацией.

Мы стремимся строить работу комиссий так, чтобы они не являлись указчиками недостатков, а принимали активное участие в устранении этих недостатков при помощи коллектива.

И хотя наши комиссии сделали немного, можно сказать, начало нового в жизни нашей партийной организации положено.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
секретарь партбюро Салехардского подразделения.

СТРОИТЕЛИ — АВИАРАБОТНИКАМ

Жилья в авиагруппе будет вестись такими же темпами. На эти цели отпущено пять миллионов рублей. В частности, будет продолжено строительство общежития на 66 комнат и тридцатидесятиквартирный дом в Свердловском авиагарнизоне. В Уктусском подразделении будет построен тридцатидесятиквартирный дом, ввод которого намечается к 43-й годовщине Великого Октября. В Челябинском подразделении будет сооружено четыре дома, в Курганском — один, в Тюменской авиагруппе — один большой дом и несколько сборных щитовых. Работники Пермского подразделения возведут четыре двух-

Письма в РЕДАКЦИЮ

СЧЕТ МИНУТАМ

ливозаправщиками и маслозаправщиками, на обслуживании вокзала, перрона, а также самолетов в ЛЭРМ и нужд цехов ЛЭРМ. Значительная доля времени экономится за счет внедрения механизации на погрузочно-разгрузочных работах.

Кроме того, необходимо обязательно предоставлять получасовой обеденный перерыв на круглосуточных работах с исключением этого времени из рабочего.

Пути экономии времени необходимо изыскивать в каждом рабочем месте. В это дело должен включиться каждый член нашего коллектива.

В. БОВЫКИН,
начальник планового отдела
Свердловского аэропорта.

В комнате у диспетчера автобазы постоянно включена электрическая печка. Так вот мы и бегаем туда греться. Но все время там не будешь находиться — помещение маленькое, а желающих погреться много.

За последний месяц среди заправщиц участились простудные заболевания. В результате в каждой смене вместо трех заправщиц работает две.

Правда, недавно нам отвели комнату, где сравнительно не так холодно. Но ведь мы работаем на улице. Неужели нельзя создать условия, чтобы в помещении было тепло?

На собраниях руководители аэропорта не раз обещали: «наладим отопление», «будет тепло». Но вот беда — уходя с собрания, они о своих обещаниях забывали. И каждый год нас утешают: «Зима — не вечна, придет весна — станет тепло». А нынче, между прочим, зима холодная. Служебные и жилые помещения нужно отапливать.

В. ДАНИЛОВА,
заправщица самолетов.

НАУКА и ТЕХНИКА

Турбовентиляторные двигатели

Идея турбовентиляторных двигателей была известна и ранее. Однако конструктивное решение ее было связано с рядом трудностей.

Как сообщается в иностранной печати, применение в авиации таких двигателей может увеличить дальность полета самолетов на несколько сот километров и обеспечить им возможность взлетать с более коротких взлетных полос.

Предельная скорость, при которой эффективны эти двигатели, составляет около 95 процентов скорости звука. В турбовентиляторные можно переделывать обычные реактивные двигатели при капитальном ремонте, установив на них вентиляторы.

квартирных дома методом самостроя.

Всего по авиагруппе будет построиться тридцать один дом на 394 квартиры. Намечено начать сооружение дачада в Свердловском авиагарнизоне.

В новом 1960 году перед строителями и коллективами подразделения Уральской авиагруппы стоят большие задачи в деле выполнения решений партии и правительства о ликвидации недостатков жилья в ближайшие годы. Итоги нынешнего года говорят о том, что все намеченные планы будут выполнены.

А. ХМЕЛЕВ,
начальник ОНС Уральской
авиагруппы.

СОЗДАТЬ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Близ села Чаша, расположенного в одном из районов Курганской области, имеется посадочная площадка. Здесь производят посадку легкие самолеты. Ежедневно к нам обращаются десятки жителей района с просьбой помочь добраться до областного центра. К сожалению, зачастую этого не удается сделать и пассажиры недовольные уходят обратно.

Дело в том, что на нашей площадке нет никакого дома, приспособленного для ожидания пассажирами вылета самолета.

Пожилые люди и дети вынуждены дожидаться прилета самолета на открытом воздухе. В теплые дни еще ничего, а в морозные пассажиры не решаются ждать два-три часа, пока прибудет самолет.

И для работников площадки нет помещения. С восьми утра до пяти часов вечера приходится проводить на морозе. Иной раз невозможно даже билет выписать пассажиру.

Неоднократно я обращался в местный райисполком и к командованию Курганского подразделения, но результатов пока нет. Необходимо и как можно скорее создать нормальные условия для пассажиров на нашей посадочной площадке.

Н. МОРОКОВ.



Если хочешь быть здоровым...

Каждому известна истина: если хочешь быть здоров — занимайся спортом. Но вот беда: знать-то знают, а во многих уральских авиаподразделениях — и авиатранспортном, и Пермском, и Челябинском, и Курганском, и других — все еще слабо поставлена физкультурно-спортивная работа, мало авиаработников привлечено к занятиям спортом.

Прошедший 1959 год не может похвалиться ни числом проведенных спортивных мероприятий, ни количеством участвующих в них авиаработников. А это плохо.

Наступил 1960 год. Он несет много интересных спортивных мероприятий — соревнований, спартакиад, турниров, матчей. Будет где показать свое мастерство и футболистам, и хоккеистам, и шахматистам, и волейболистам, и велосипедистам, и любителям других видов спорта. Нужно только поставить физкультурно-спортивную работу в подразделениях так, чтобы вовлечь в нее максимальное количество авиаработников.

МОЛОДЕЖЬ — К СПОРТУ!



Киевский институт гражданского воздушного флота

о б ъ я в л я е т

на 1959-60 учебный год

дополнительный прием в аспирантуру

ПО СЛЕДУЮЩИМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ
С ОТРЫВОМ ОТ ПРОИЗВОДСТВА

1. Авиационные двигатели (двигатели летательных аппаратов);
2. Авиационные счетно-решающие и моделирующие устройства;
3. Радиоустройства самолетов и аэропортов.

БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА

1. Радиоустройства самолетов и аэропортов;
2. Сопrotивление материалов и строительная механика самолетов;
3. Экономика и организация ГВФ.

ПРАВИЛА ПРИЕМА И ПОРЯДОК ЗАЧИСЛЕНИЯ
В АСПИРАНТУРУ:

1. В аспирантуру с отрывом от производства принимаются граждане СССР не старше 35 лет, а в аспирантуру без отрыва от производства — до 45 лет, имеющие законченное высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт научной, педагогической или производственной работы по профилю избранной научной специальности не менее 2-х лет после окончания высшего учебного заведения.

2. Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника института с приложением в одном экземпляре:

- а) нотариально заверенной копии диплома об окончании высшего учебного заведения и выписки из зачетной ведомости;
- б) характеристики с последнего места работы;
- в) автобиографии;
- г) личного листка по учету кадров с фотокарточкой (6×9);
- д) опубликованных научных работ, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах и отрывках о них.

3. Конкурсные экзамены проводятся с 15 по 25 февраля 1960 года.

4. Лицам, допущенным к сдаче экзаменов в аспирантуру с отрывом или без отрыва от производства, предоставляется отпуск в 30 календарных дней с сохранением заработной платы по месту работы для подготовки и сдачи экзаменов.

5. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные экзамены по специальности, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы для высших учебных заведений.

6. Окончившие аспирантуру и защитившие кандидатские диссертации имеют преимущественное право занимать вакантные должности в научно-исследовательских учреждениях, высших учебных заведениях и производственных лабораториях.

Заявления направлять по адресу: город Киев, ул. Борщаговская, 197, Киевский институт Гражданского воздушного флота, отдел аспирантуры.