

# ЗА ДЕЛО, АВИАТОРЫ!

*Слоты*  
**РЕЗЕРВОВ**

КАК только в печати появились материалы Всероссийского совещания работников промышленности и транспорта, авиаторы Салехардского порта сразу же приступили к их изучению. Особенно всех взволновала речь Никиты Сергеевича Хрущева, в которой он поднял актуальные вопросы по использованию резервов в промышленности и на транспорте. Во всех службах аэропорта приступили к составлению организационно-технических мероприятий по решениям Всесоюзного совещания. 14 мая партийное бюро рассмотрело эти мероприятия. В работе партбюро приняли участие секретарь окружного комитета КПСС Ф. К. Того, секретарь Салехардского горкома КПСС Б. П. Широбакин, председатель горисполкома Н. И. Сандалов, инструктор окружного КПСС А. И. Зуев.

Это было необычное заседание бюро. Коммунисты — авиаторы совместно с руководителями окружной и городской партийных организаций обсудили вопросы улучшения работы аэропорта, изыскания резервов, расширения сухопутной площадки для посадки самолетов.

На следующий день состоялось открытое партийное собрание, на котором обсуждался один вопрос: «Все резервы — на службу коммунизму». Начальник аэропорта П. М. Ерохин рассказал о задачах, стоящих перед салехардскими авиаторами. В аэропорту есть много резервов, которые не используются, много нерешенных проблем в перевозках пассажиров, почты и грузов. Низка еще трудовая дисциплина.

Но не нам, советским людям, пасовать перед трудностями. Надо их преодолеть, изжить с тем, чтобы еще увереннее двигаться вперед.

На собрании выступило 10 человек, и каждый внес свои предложения, направленные на изыскание дополнительных резервов. Ведь каждый боится за то, чтобы выполнить и перевыполнить производственные планы и внести свою посильную долю в

счет 30 миллиардов рублей сверхплановой продукции по РСФСР.

Вот некоторые выступления:

**А. ЗАМАРАЕВ**, авиатехник: Я предлагаю мобилизовать весь личный состав на расширение сухопутного аэродрома. Разумеется, в этом нам помогут все организации и предприятия города, потому что все население заинтересовано в этом. Окончание работ даст нам два дополнительных месяца интенсивных полетов по перевозке рыбы. За это время можно перевезти 300—400 тонн грузов и получить 60—80 тысяч рублей прибыли.

**А. ЧЕКАНЦЕВ**, пилот: Надо открывать дополнительные посадочные площадки и акватории в районах Се-Яхи, Морды-Яхи и Усть-Юрибея. В Усть-Юрибее, например, грунт позволяет соорудить посадочную площадку для самолетов Ли-2. Это позволит на месяц раньше начать полеты по вывозке рыбы и перевезти дополнительно 150—200 тонн грузов.

**Ф. ГРЕБЦОВ**, старший диспетчер: Нам нужно доукомплектовать штаты и в период интенсивной работы поставить своих людей в основных пунктах: Гыде, Тарко-Сале и других. Туда нужно завести хотя бы по одному трактору. Опыт прошедшей зимы показал, что мы упустили дорогое время. В Гыде, например, посадочная площадка выходила из строя больше, чем на 20 дней. Выходила из строя посадочная площадка и в Тарко-Сале. Такие явления надо обязательно ликвидировать.

**В. СЕРЕГИН**, начальник отдела перевозок: Резервов в нашей работе очень много. Назову хотя бы такие. Для того чтобы увеличить объем работы летом, надо изучить озера в районах Кушеватского и Новопортовского рыбзаводов и Тазовского рыбоконсервного комбината, оборудовать там акватории и вывозить рыбу. Этим мы сократим сезонность в работе и

получим дополнительные, так называемые тонна-километры.

Надо организовать новые почтово-пассажирские полеты по маршрутам Горки, Мужжи, Пуйко, Новый Порт. Для этого нужно иметь там своих представителей с радиостанциями.

Чтобы увеличить число пассажиров, необходимо добиться улучшения культуры обслуживания. А для этого надо заменить грузовые холодные самолеты на современные, мягкие, какие летают на магистралях других городов.

В выступлениях этих товарищей ярко видна забота о нашем общем деле, о том, как быстрее добиться полного использования резервов производства и наладить работу «на отлично». За оставшийся период 1963 года мы должны дать накопленный по плану 339 тысяч рублей. Для этого нужно налетать сверх плана за счет производительности полетов 50 тысяч тонна-километров. Это снизит себестоимость тонна-километра на 0,04 копейки или в год на 22 тысячи рублей. Снижение себестоимости одного летного часа на 2 руб. 70 коп. даст дополнительных накоплений 11,6 тысячи рублей. Всего при выполнении производственного плана, снижении эксплуатационных расходов мы должны дать сверх плана 34 тысячи рублей.

**В. АЛЕКСЕЕВ**, заместитель командира Салехардского подразделения по политчасти.

## И ДА И ОТВЕЧАЮТ

### «Забронированное равнодушие»

Так называлась корреспонденция, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 4 мая 1963 года. Как сообщил редакции секретарь парткома Свердловского объединенного подразделения П. Н. Хворостов, корреспонденция обсуждалась на заседании парткома.

Факты, приведенные в ней, подтвердились. Начальник горгагентства Е. М. Цыпин с работы снят, по партийной линии ему объявлен выговор. Начальнику отдела перевозок Е. А. Федосину объявлен строгий выговор по административной линии.

ТАСС СООБЩАЕТ

## НА ОРБИТЕ — «КОСМОС-18»

24 мая 1963 года в Советском Союзе произведен очередной запуск искусственного спутника Земли «Космос-18».

На борту спутника установлена научная аппаратура, предназначенная для продолжения исследований космического пространства в соответствии с программой, объявленной ТАСС 16 мая 1962 года.

Установленная на спутнике аппаратура работает нормально. Координационно-вычислительный центр ведет обработку поступающей информации.

*Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## В комиссиях партийно-государственного контроля

### неоперативно и неконкретно

Прошло более месяца с тех пор, как в партийных организациях были созданы комиссии и группы содействия партийно-государственному контролю, однако в ряде подразделений эта работа проводится неоперативно и неконкретно.

Так, в парткоме Тюменского объединенного подразделения (секретарь парткома Г. П. Мезенцев) пока ограничилось составлением планов мероприятий.

Причем, судя по этим планам, намечаются самые общие мероприятия. Например, в плане записано: группе содействия партийно-государственному контролю, где председателем тов. Афанасьев, в течение мая проверить ход выполнения производственного плана по вертолетному подразделению.

То же самое предусмотрено и для группы содействия партийно-государственному контролю по самолетному подразделению. В обоих случаях партком планирует заслушать сообщения председателей групп содействия в 10—15 числах июня.

20 мая в парткоме состоялся семинар членов комиссий и групп содействия партийно-государственному контролю, где речь шла о правах и обязанностях народных контролеров. Следовательно, сейчас парткому Тюменского объединенного подразделения нужно обратить особое внимание на активизацию работы комиссий партийно-государственного контроля, на то, чтобы работа их была целеустремленной и конкретной.

С. ВЛАДИМИРОВ.

КАК известно, ханты-мансийские авиароботники поработали в I квартале 1963 года хорошо и завоевали по итогам социалистического соревнования первое место среди родственных подразделений управления. И в настоящее время коллектив аэропорта прилагает немало усилий для успешного выполнения производственного плана II квартала.

Наряду с производственной деятельностью в аэропорту ведутся некоторые работы по благоустройству поселка, по капитальному строительству и ремонту служебных и бытовых объектов. Так, например, закончено строительство четырехквартирного дома, который на днях примет новоселов. Начато строительство 12-квартирного дома. Причем, любопытно, что закладка фундамента этого дома прошла на общественных началах. Это очень отродно.

## КОГДА ЛЕС ЗАСЛОНЯЕТСЯ ЛИШАЙНИКОМ

Можно было бы привести еще целый ряд примеров умелого хозяйствования со стороны руководства порта, начальника службы и начальника аэропорта А. И. Холомьева, но, к сожалению, лес добрых дел буквально заслоняется здесь лишайником всякого рода неувязок и беспорядков.

Об этих «мелочах» мы беседовали с тов. Холомьевым, однако, с нас взгляд, к ним нужно еще раз вернуться.

Первое, с чем довелось столкнуться по прилету в Ханты-Мансийск, была доска приказов, извещавшая о том, что два дня тому назад снят с должности начальника отдела перевозок В. А. Шишкин за появление на партийном собрании в нетрезвом состоянии. В приказе есть ссылка на то, что Шишкин пьянство-

вал и раньше. Таким образом, в самый ответственный момент начала весенне-летней навигации, когда необходимо развертывать работы по перевозке грузов и пассажиров, в аэропорту началась перестановка кадров. Неужели тов. Холомьеву неясно, что вопросы подбора и расстановки кадров нужно решать своевременно, особенно на таком важном участке, как отдел перевозок.

Хочется остановиться и на некоторых других моментах деятельности аэропорта.

Впечатление от первых часов пребывания в Ханты-Мансийском аэропорту такое, что, кажется, не будь по содействию поселка рыбаков Самарово, гидропорт превратился бы в необитаемый остров.

На вопросы пассажира:

— Где можно побриться?

— В Самарово.

— Где можно перекусить?

— В Самарово. Столовая у нас есть, но на ремонте...

На первый случай удалось раздобыть консервов в магазине. Начались поиски ножа. В гостинице аэропорта не только нет ножа, но даже стакан или кружки, чтобы напиться воды.

А что скажут т. Холомьев и ст. инженер аэропорта Романчук по поводу причальных плотов? Известно ли им, что эти плавсредства несут при их благосклонном невмешательстве двойную нагрузку? В полдень 19 мая нам довелось наблюдать, как на двух причальных плотках, где швартуются самолеты, полным ходом шла стирка белья.

Неужели нужно доказывать, что стирка белья на причальных плотках явление, с точки зрения культуры производства полетов, безобразное? (Надо ли убеждать, что намывать плоты недопустимо и в отношении техники безопасности при работе персонала на стремянках?)

Было бы ошибочно винить во всех этих недостатках только начальника аэропорта. Большая доля ответственности падает как на начальников служб, так и на руководителей общественных организаций. Тем не менее, тов. Холомьеву необходимо повысить требовательность к подчиненным и поменьше ссылаться на так называемые особо трудные местные условия работы, стараться по возможности искать и находить возможности устранения недостатков, не ожидая под-сказки.

В. СИБИРЕВ.

# АВИАПЕРЕВОЗКАМ — НАДЕЖНЫЕ КРЫЛЬЯ

**П**ОСЛЕ выступления тов. Слуцкого развернулось обсуждение его доклада. Слово предоставляется начальнику Уральского теруправления тов. Сидоренко.

— Объем авиаперевозок, — подчеркивает оратор, — увеличен в этом году по сравнению с прошлым годом на 44,3 процента. Значительно возросли цифры перевозок пассажиров, почты и грузов. Цифры, конечно, большие. Тем не менее план вполне реален! Материальная часть и экипажи управления могут обеспечить его выполнение.

— Нам необходимо, — говорит тов. Сидоренко, — систематически контролировать ход выполнения квартальных и месячных планов всеми подразделениями. Это главные показатели, от которых в целом зависит финансовый план по доходам и накоплениям.

А пока у нас в управлении похвально нечем. План четырех месяцев и двадцати дней не выполнен. Это должно послужить серьезным сигналом для всех нас. Это говорит о том, что многие из наших работников относятся к своим функциям плохо. А ведь успехи сами не придут. Их нужно завоевать упорным и настойчивым трудом. Необходимо повседневно контролировать коммерческую загрузку самолетов. А она у нас еще низкая. Добрая половина самолетов уходит недогруженными.

Вот примеры. На днях самолет Ил-18 долетел был уйти в Ташкент на доработку. Об этом знали все, однако мер по его загрузке не было принято. Самолет ушел в Ташкент полупустым. Ничем иным, как халатностью, это не назовешь. Или другой факт. Недавно из

ТРИ ДНЯ, С 23 ПО 25 МАЯ 1963 ГОДА, В КЛУБЕ УКТУССКОГО АЭРОПОРТА ПРОХОДИЛО СОВЕЩАНИЕ НАЧАЛЬНИКОВ СЛУЖБ ПЕРЕВОЗОК И ГОРОДСКИХ АГЕНТСТВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ.

УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ ПОДВЕЛИ ИТОГИ РАБОТЫ ЗА 1962 ГОД И ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА 1963 ГОДА, НАМЕТИЛИ КОНКРЕТНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК И УЛУЧШЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ И ГРУЗОТРАНСПОРТОВ.

## КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКЕ — ПОСТОЯННЫЙ КОНТРОЛЬ

Перми в Свердловск прилетел Ли-2. Он должен был встать в ЛЭРМе на форму. Спрашивается, о чем думали пермяки, отправляя самолет с загрузкой всего в 240 кг? Ясно, что отнеслись они безответственно к этому.

Ни один самолет не должен улететь пустым. Об этом нужно помнить всегда. Отставание в плане необходимо компенсировать летом — в пору отпусков. Нужно максимально использовать это время.

— Мы много говорим о культуре обслуживания пассажиров, — продолжает тов. Сидоренко. — А сдвигов больших незаметно. Жалобы продолжают поступать. Плохо выполняют свои функции и бортпроводники. Они, вероятно, считают, что их зада-

ча — встретить у самолета пассажиров и после полета проводить их. А этого мало. Все это говорит о том, что с проводниками не ведется должной воспитательной работы, мало, видимо, внимания уделяется их учебе.

Критика и самокритика, — подчеркивает оратор, — самое верное оружие с недостатками. Всем участникам этого совещания необходимо высказать свои предложения, как они будут бороться за успешное выполнение плана авиаперевозок, как думают устранять серьезные недостатки в культуре обслуживания пассажиров.

Хочется надеяться, что большой коллектив перевозчиков Уральского управления ГВФ, — заключает свое выступление тов. Сидоренко, — успешно справится с поставленными перед ним задачами.

С ДОКЛАДОМ О РАБОТЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ВЫПОЛНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК ВЫСТУПИЛ ПОМОЩНИК НАЧАЛЬНИКА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ Е. М. СЛУЦКИЙ. ЗАТЕМ УЧАСТНИКИ СОВЕЩАНИЯ ОБМЕНЯЛИСЬ МНЕНИЯМИ. В ПРЕНИЯХ ПО ДОКЛАДУ ВЫСТУПИЛИ ТТ. ЯСИНСКИЙ, СЕРЕГИН, МАРУК, БЕРСЕНЕВ, МАССАГУТОВ, ФЕДОСЬИН, МАХНОВ, ТУШЕНЦОВ И ДРУГИЕ.

В РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ НАЧАЛЬНИК УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ Н. А. СИДОРЕНКО.

**С**ЛОВО берет начальник горорганства Челябинского аэропорта тов. Тушенцов. Коротко остановившись на достижениях перевозчиков Челябинска, он сказал:

— Нам нужно работать сообща. Летное подразделение зачастую вспоминает о нас, когда подсчитывает цифры выполнения плана. Стоит признать, что недостатков в работе у нас много. А плановый отдел совершенно не контролирует перевозчиков, не подсказывает нам, как лучше выполнить план.

Сейчас, в летний период, у нас возрос поток пассажиров на южные рейсы — Краснодар, Симферополь, Ростов. Но тов. Цыпин не дает нам мест. Поэтому нередко своих пассажиров мы вынуждены отправлять через Москву.

Систему бронирования в кас-

## Нам нужно работать сообща

сах МВЛ мы устанавливаем за сутки, за последнее время вдвое увеличили этот срок. Но, однако, многого не выиграли: у нас плохая связь с аэропортами МВЛ.

Чтобы не быть голословным, скажу, что телеграмма из Свердловска идет к нам три дня. Следует, по нашему мнению, разрешить продажу транзитных билетов аэропортам МВЛ. У нас их можно продавать в Пласте, Чесме и других городах области. Кроме того, нашим аэропортам целесообразно договориться о продаже билетов на недогруженные рейсы. Следует поставить вопрос перед ГУГВФ о пересмотре категории грузов «опасных» и «безопасных». Почему-то до сих пор орестекло мы считаем опасным грузом.

В заключение выступления тов. Тушенцов предлагает вместо рейса Курган—Челябинск (как переносимого) ввести рейс Пермь—Челябинск.

## ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ — ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ

— В докладе тов. Слуцкого и выступлении начальника управления тов. Сидоренко отмечалось, — говорит помощник командира Свердловского летного коллектива по работе с бортпроводниками Р. Князева, — что в нашем труде еще много недостатков. В своем повседневном труде мы стараемся устранить недочеты, чтобы обслуживать пассажиров только с высокой куль-

турой. Сейчас в нашей работе встречается много трудностей. Видимо, чтобы культурно обслужить пассажира, нужно в первую очередь иметь опрятный внешний вид. А у многих бортпроводниц до сих пор нет форменной одежды. Мы просим оказывать нам в этом сильную помощь.

Кроме того, нередко еще случаются недоразумения с цехом бортового питания. Инструкции, как правило, не соблюдаются — питание на борт самолета подается значительно позднее. Зачастую получается так: пассажиры в самолете, а питание и багаж только еще везут.

## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ГРУЗАМ

Слово берет секретарь парторганизации Кольцовского аэропорта тов. Верещагин.

— В докладе тов. Слуцкого, — сказал выступающий, — указывалось на невыполнение плана по грузовым отправкам. Вся наша беда в том, что привлечение груза у нас плохое. В основном мы принимаем только габаритный груз, грузовые рейсы выполняются пассажирскими самолетами.

Кроме того, в направлении Баку, Ташкент, куда доставляются с Урала трубы, нефтяное оборудование, требуются грузовые самолеты.

— План перевозок, — говорит тов. Верещагин, — увеличивается из года в год. Вместе с тем мы испытываем в летнее время следующие трудности. Летом груз мы можем отправлять на Ан-10 и Ил-18, но в жаркое время движущие сокращают предельную коммерческую загрузку. До вечера нельзя задерживать самолеты, но нельзя и снимать груз. На наш взгляд, следует увеличить рейсы на Минеральные Воды, Адлер и другие пункты.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.  
HC14494 Заказ № 4388

## Использовать резервы

— На подобные совещания, — сказал начальник отдела перевозок Тюменского аэропорта тов. Ясинский, — следует, кроме перевозчиков, приглашать начальников служб управления, командиров летных подразделений и начальников аэропортов. Результаты были бы более высокими.

## Решим все задачи

— Перевозчики Салехарда трудились в прошлом году неплохо, — начал выступление начальник отдела перевозок Салехардского аэропорта тов. Серегин. — В этом году мы наращиваем трудовые темпы, хотя и у нас есть недостатки.

В первом квартале с. г. мы справились с планом по пассажирам и почте, но с грузовыми отправлениями отстали. Причины этому — низкая исправность самолетомоторного парка, да, вероятно, и наша плохая разворотливость и оперативность.

Много у нас говорилось о создании сухопутного аэродрома, но сдвигов пока особых нет. А ведь он мог бы нам позволить открывать ежегодно навигацию на два месяца раньше.

Мы стремимся к высокой культуре обслуживания пассажиров. Но можно ли этого добиться, если самолеты из Салехарда, как правило, курсируют необорудованные. Следует подумать о том, чтобы на Север ходили пассажирские Ил-14 с отоплением.

Отставание с грузовыми отправлениями, нам думается, можно ликвидировать.

Как известно, тюменцы не справились с планом. Плановый отдел ТАГ неправильно планирует отправки. В этом убедилась комиссия партийного контроля, проверявшая нашу работу. Следует, видимо, сейчас использовать все резервы для устранения недостатков, для выполнения плана.

На состоявшемся недавно партийном собрании об этом говорили авиарботники Тюмени. Нам дают в городе горорганство, но нет дежурного по рекламной работе в нем. Этот вопрос решается крайне медленно.

Не удовлетворяет нынешним требованиям и аэровокзал. Сейчас ведется надстройка второго этажа.

Все это позволит в короткие сроки выйти из прорыва, успешно бороться за выполнение каждого рейса и в целом производственного плана.

## МОЖЕМ ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН

Слово берет тов. Федосьян — начальник отдела перевозок Кольцовского аэропорта:

— С каждым годом растет у нас объем авиаперевозок, открываются новые рейсы. Однако производственная база у нас не расширяется. Задачи стоят большие. В третьем квартале нам нужно будет отправить 43 000 пассажиров. Это мы сможем сделать при условии бронирования мест на периферии.

Очень часто, к сожалению, у нас стараются винить задержкам рейсов отнести на службу перевозок. Такая «политика» ни к чему хорошему не приведет. Нам нужно действовать только сообща, при полном взаимодействии всех служб.

В заключение своего выступления тов. Федосьян делает несколько замечаний в адрес аэродромной службы.

— Нам необходимо стремиться

— У нас, — начал свое выступление начальник отдела перевозок Уктусского аэропорта тов. Махнов, — резко возрос поток пассажиров за последние годы, а вот условия, в которых нам приходится работать, остались прежними. До сих пор в Свердловске нет кассы для продажи билетов

## НЕ ЗАБЫВАТЬ О МЕСТНЫХ ЛИНИЯХ

на МВЛ. Пассажирам приходится за билетом ехать в аэропорт. Связь с аэродромами МВЛ еще не отвечает полным требованиям. Слабо ведутся строительство и реконструкция аэродромов МВЛ. Например, Алапаевск и Серов — города немаленькие, а вот аэропорты там имеют неприглядный вид.

Стоит ли говорить о высокой культуре обслуживания пассажиров на МВЛ? Вряд ли. Дело в том,

что такие аэропорты обслуживает один человек. Он же и начальник аэропорта, и связист, и кассир, а подчиняется службе связи. Нам следует укрепить аэродромную службу для лучшего содержания аэродромов МВЛ.

Очень много у нас недоделок. В аэропортах Красноуфимск, Тавда, Серов необходимо строительство, а вот средств до сих пор нет. В Сухом Логу прекрасное здание аэропорта «обставлено» садовыми скамейками...

Несколько слов о взаимодействии служб в нашем подразделении. Плохое оно у нас. На разборах служб задержки рейсов отнесают на работников службы перевозок.

## Курс взят правильный

Большой тревогой за судьбу плана были проникнуты выступления начальников отделов перевозок тов. Марук (Пермь), Берсенева (Челябинск), Массагутова (Тобольск), инспектора по перевозкам Тюменской авиагруппы тов. Шахова и многих других.

Много внимания уделено было на совещании вопросам бронирования мест для периферийных аэродромов, открытия новых линий, более тесному контакту перевозчиков аэропортов Уральского управления.

— Нам нужно собираться чаще, — сказала тов. Марук. Ее нельзя не поддержать. Ведь такие совещания помогают решению самых сложных вопросов.

Лейтмотив всех выступлений — выполним план с высокой культурой обслуживания пассажиров! Думается, курс участниками совещания взят правильный. Так держать, товарищи перевозчики!