

Авиатор Урала

№ 61 (1270).
СРЕДА,
7 АВГУСТА
1963 г.
Год издания
XXI

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

Безопасность — превыше всего!

РЕГУЛЯРНОСТЬ — ЛИЦО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Регулярность полетов — лучшая реклама Аэрофлота. Насколько своевременно отправляются в рейс наши самолеты, доставляются пассажиры, грузы, почта в пункт назначения, настолько популярнее будет среди трудящихся наша авиация, как транспортное средство. Поэтому своевременный выпуск в полет самолета является почетной обязанностью каждого авиационного работника.

В социалистическом обязательстве коллектива Уральского управления ГВФ на 1963 год вписана наша целевая задача: добиться 80-процентной регулярности самолето-вылетов из аэропортов и регулярности рейсов на 77 процентов. Прошло полгода. Сейчас можно уже сделать предварительные подсчеты, как мы выполняем взятые обязательства.

Общая регулярность движения рейсов, выполняемых на самолетах нашего управления, по всем воздушным линиям за 6 месяцев 1963 года составила 78,7 процента. Притом по рейсам на союзных линиях — 67,2 процента, а на местных воздушных линиях — 79,8 процента. Как видно из этих данных, регулярность рейсов по центральному расписанию оказалась ниже наших возможностей почти на 10 процентов. А это значит, что из 100 самолетов, указанных в плане, только 67 вылетело по расписанию, а 33 задержались по тем или иным причинам.

Значительно снизилась в этом году регулярность рейсов, выполняемых на самолетах Ил-18. Если в прошлом году регулярность сос-

тавляла 78 процентов, то за это полугодие она составляет всего лишь 70,2 процента, или в абсолютных цифрах — около 700 рейсов выполнено с задержками.

Если учесть, что на каждом самолете Ил-18 перевозится в среднем по 89 пассажиров, то за 6 месяцев на самолетах управления доставлено с задержками 62200 человек, которые имеют законное основание предъявлять претензии Аэрофлоту.

Плохо то, что зачастую нерегулярность происходит как раз по вине работников подразделений, которые не чувствуют ответственности за своевременную отправку рейсов. Таких задержек за полугодие допущено 281, из них 55 — по рейсам центрального расписания.

Так, только за июнь 1963 года в аэропорту Кольцово по вине летного состава задержано 10 рейсов, в Челябинске — 26, в Тюмени — 6. Случаи нерегулярности воздушного движения отмечены и в других наших подразделениях. Сошлемся на факты.

23 июня в Кольцовском аэропорту на 24 минуты задержан рейс 412, выполняемый по маршруту Омск—Свердловск—Киев на самолете Ан-10. В чем причина? Оказалось, что работники отдела перевозок оформили на самолет пассажиров больше, чем имеется мест на самолете. В результате пришлось высаживать пассажиров. Спрашивается, с каким настроением остались эти высаженные пассажиры?

(Окончание на 2 стр.)

ГОТОВЯТСЯ К ПРАЗДНИКУ

Деятельно готовятся к Дню Воздушного Флота СССР авиаторы летного коллектива первого Свердловского объединенного подразделения. Они изо дня в день множат свое летное мастерство, повышают классность, борются за безопасность каждого рейса.

Командиры кораблей Ил-18, И. А. Горский, В. П. Мошков, И. И. Терюшков, И. Ф. Халин, А. П. Харитонов являются летчиками первого класса, передают свой богатый опыт молодым пилотам. Двенадцать летчиков имеют второй класс, но уже сейчас стремятся повысить свою классификацию.

Недавно в коллективе проведены беседы по материалам июньского Пленума ЦК КПСС. Экипажи кораблей Ил-18, руководимые гг. Медведевым, Горским, Харитоновым, Чирковым, активно обсудили исторические документы партии и твердо решили повышать свою трудовую дисциплину и личную ответственность за порученное дело.

Сейчас летчики готовятся к встрече Дня Воздушного Флота СССР, стремятся каждый рейс провести с высоким качеством, повседневно борются за высокую безопасность и регулярность полетов.

Настроенные отлично

В Салехардском подразделении авиарботники готовятся встретить свой праздник — День воздушного флота новыми трудовыми успехами. Отлично несет предпраздничную вахту командир самолета Ан-2 Геннадий Александров. Настроение у него отличное. Недавно его приняли кандидатом в члены КПСС. День воздушного флота Геннадий Александров встречает ежедневным перевыполнением заданий.

РАДИСТ СЛУШАЕТ ЗЕМЛЮ...



— Взлет разрешаю! — звучит команда руководителя полетов. Серебристый гигант Ил-18 плавно трогается с места и вырывается на стартовую дорожку. Взревели мощные двигатели, четыре солнечных диска расплескали утренний воздух. Самолет стремительно

разбежался и через мгновение растаял в облаках.

Внимательно следит за приборами командир корабля, уточняет курс штурман, немалая доля труда приходится и на бортрадиста Виктора Ивановича Васильева. Он постоянно держит надежную связь с землей, принимает команды с диспетчерских пунктов.

Бортрадист 1 класса, коммунист В. И. Васильев трудится в Аэрофлоте восемь лет, а в Уральском управлении только с февраля этого года. Однако этот авиатор уже успел завоевать в летном коллективе Свердловского подразделения авторитет отличного специалиста и хорошего товарища.

После армии, где он служил стрелком-радистом на скоростном бомбардировщике, Виктор Иванович учился в школе высшей летной подготовки, которую окончил с отличием. Он был занесен на Доску почета школы и ему вручили за успехи в учебе Почетную грамоту. После школы В. И. Васильев практически осваивает турбовинтовую технику. Вначале он работает бортрадистом в Западно-Сибирском управлении ГВФ, затем переводится в УрТУ ГВФ.

В летном коллективе Свердловского подразделения В. И. Васильев множит летное мастерство, повышает свои знания. 5350 часов пробыл он в воздухе, налетав около двух миллионов километров.

На снимке: бортрадист 1 класса Свердловского летного коллектива Виктор Иванович Васильев.
Фото Р. ЛАПИКОВА.

Спорт крылатых

На днях в Уфе закончились зональные состязания по парашютному спорту. Большого успеха в соревнованиях добились парашютисты Свердловского аэроклуба ДОСААФ. Они выиграли в многоборье как в командном, так и в личном первенстве.

АЭРОПОРТЫ МВЛ — ПОД КОНТРОЛЬ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

Недавно комиссия общественного контроля авиационного обслуживания пассажиров, организованная во 2-м Свердловском объединенном подразделении, ознакомилась с делами в ряде аэропортов местных воздушных линий. Более чем два месяца шла проверка качества обслуживания пассажиров и работы всех служб.

В результате проверки установлено, что не все работники служб своевременно изучили руководящие документы, регламентирующие правила перевозки пассажиров, груза, багажа и почты.

Из обнаруженных в ходе работы комиссии недостатков, пожалуй, больше всего обращают на себя внимание не изжитые до сего времени случаи грубости со стороны некоторых пилотов к пассажирам и даже высадка их не в пункте назначения. Характерным примером такого неправильного отношения к пассажирам служит поведение командиров самолетов Ан-2 гг. Кораблева и Гриценко. Так, тов. Кораблев был даже наказан за грубое отношение к пассажирам, а тов. Гриценко произвел высадку пассажира, следовавшего в Сухой Лог, в Артемовске.

Большое внимание комиссия уделила состоянию грузового хозяйства аэропортов местных воздушных линий. И на этом участке были выявлены некоторые существенные недостатки, мешающие нормальной работе по грузообороту. Так, грузовой склад Уктусского аэропорта не соответствует существующим нормам размещения и хранения грузов. Принятый груз длительное время хранится на открытой эстакаде, что не гарантирует его сохранность. Большинство периферийных аэропортов вообще не имеет складских помещений и грузы по несколько дней хранятся на аэродроме под открытым небом.

Нет надобности перечислять все пункты акта, составленного комиссией общественного контроля. Важно то, что комиссия не ограничилась перечислением недостатков, а внесла конкретные рекомендации и предложения по их устранению.

В целях резкого улучшения качества работы отдела перевозок начальнику отдела перевозок 2-го Свердловского объединенного подразделения тов. Махнову было рекомендовано организовать занятия с личным составом по изучению документов, регламентирующих правила перевозок.

Комиссия обратила внимание командования подразделения на недопустимость невнимательного отношения к пассажирам и необходимость строго наказывать виновных. Предложения и рекомендации для их более успешного претворения в жизнь доведены до командования подразделения.

П. КЛИМЕНКО,
председатель комиссии общественного контроля.

С творческим огоньком



Людьми пылливой мысли именуют по праву рационализаторов и изобретателей, новаторов производства. Немало таких работников и в Свердловском объединенном подразделении.

В одном из последних приказов командир первого Свердловского подразделения П. П. Збыковский поощрил большую группу рационализаторов из разных служб и коллективов. Всем отмеченным в приказе выданы денежные, вознаграждения.

Мы назовем только некоторых из них. Радиотехник службы связи В. К. Рубцов за внедрение предложения, повышающего качество связи на РСП, премирован 25 рублями, а радиотехник ЛЭРМ Л. В. Пермяков за доработку стенда проверки сигнализатора заданной высоты 15 рублями.

Слесари ЛЭРМ В. А. Попов и Н. Д. Зубрилов — соавторы одного приспособления, улучшающего техническое обслуживание тормозного устройства на самолете Ил-18. Они также премированы.

Реализация многих рационализаторских предложений не только облегчает и упрощает технологию труда, но и дает большой экономический

эффект. Техник по оборудованию склада ГСМ А. И. Кириченко и слесарь по ремонту В. Н. Назимов механизировали подачу топлива из восьми емкостей. За это ценное предложение, дающее экономию 1260 рублей, авторам выдана денежная премия в размере 80 рублей.

Электромеханик по спецоборудованию Л. В. Ананьин, работающий в автобазе, предложил использовать в эксплуатации техники буферные аккумуляторы с АПА-2. В результате — экономический эффект 660 рублей. Автору выплачено 53 рубля.

Пятнадцати наиболее активным рационализаторам выданы денежные вознаграждения. Их труд, живой и творческий, помогает с лучшим качеством и более высокой производительностью обслуживать современную авиационную технику, бороться за долговечность и надежность материальной части.

День за днем ширятся ряды новаторов производства и их станет во много раз больше, если за это по-настоящему возьмутся бривы всех коллективов и подразделений.

Л. ЕФИМОВ.

РЕГУЛЯРНОСТЬ — ЛИЦО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

(Начало на 1 стр.).

6 июня в Кольцово на 19 минут был задержан рейс 942, который выполнял самолет Ту-104 42407, по вине заправщицы самолетов тов. Паравиной, которая, халатно выполняя свои обязанности, облила самолет топливом. Спрашивается, есть ли у тов. Паравиной чувство ответственности перед теми ста пассажирами, которые находились на борту самолета? Что бы она им ответила, если бы пассажирам объявили: «Вылет самолета Ту-104 42407 задерживается по вине заправщицы тов. Паравиной»? Думается, что на это она ничего бы не смогла ответить.

В этот же день на 21 минуту задержан рейс 705 Новосибирск—Киев, выполняемый экипажем Ту-104 42871, по вине работников автобазы. Не оказалось на линейке машины для доставки тормозных парашютов к самолету. Интересно, о чем думал в это время начальник автобазы тов. Пакулин? Чем же он объяснил эту задержку пассажирам? К сожалению, таких примеров в нашей работе много. Слишком много...

Особенно низкая регулярность рейсов по центральному расписанию наблюдается в Челябинском подразделении. Здесь она составляет всего лишь 36,8 процента. А по Свердловскому объединенному подразделению — 54 процента.

Такие показатели по регулярности рейсов не могут быть больше терпимы в дальнейшем. Необходимо каждому авиаработнику, независимо от того, где он работает, всегда помнить, что от его труда в целом зависит регулярность полетов.

Регулярность воздушного движения за это полугодие в целом по управлению составила 80 процентов, т. е. по сравнению с прошлым годом увеличилась на 2 процента. По этому показателю неплохих результатов добились: 2-е Свердловское подразделение — 90,2 процента, Курганское подразделение — 89,6 процента, Пермское подразделение — 85 процентов и Магнитогорский аэропорт — 86,2 процента.

Отстают аэропорты: Тюмень — 70,1 процента, Челябинск — 70,8 процента и Кольцово —

78,8 процента. Значительно увеличилось в этом году задержки самолето-вылетов из-за неисправности материальной части. Если в прошлом году из общего количества задержек по этой причине задерживалось 6,7 процента самолетов, то в этом году — 9,4 процента, т. е. больше на 2,7 процента. Это свидетельствует о снижении качества технического обслуживания самолетов инженерно-авиационными службами подразделений.

Примером этому может служить простой самолет Ил-18 в Адлере с 20 по 26 июня, на котором вследствие некачественного технического обслуживания при смене мотора в ЛЭРМ аэропорта Кольцово возникла неисправность в Адлере.

Особенно большое количество задержек из-за низкой исправности самолето-моторного парка происходит в аэропортах Кольцово, Тюмени и Челябинска. Только за июнь этого года в Кольцово по этой причине задержано и отменено 46 самолето-вылетов, в Челябинске — 44 и Тюмени — 59. В целом за полугодие по вине личного состава инженерно-авиационной службы задержано и отменено 99 самолето-вылетов.

Еще хуже обстоит дело с обслуживанием рейсов по расписанию работниками отделов перевозок. По вине этой службы за 6 месяцев 1963 года отменено и задержано 424 самолето-вылетов, из них только по вине личного состава — 125 самолето-вылетов.

Много зарегистрировано задержек по вине других служб аэропортов и экипажей. Если регулярность полетов будет продолжаться такими же темпами и во второй половине 1963 года, мы не только не обеспечим регулярность воздушного движения, но и не выполним годовой план в целом по управлению.

Пока есть время, надо всему составу — руководящему и рядовому — в корне перестроить отношение к своим обязанностям, принять все возможные меры для резкого подъема регулярности полетов во всех подразделениях во втором полугодии. Время не ждет.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы движения
УрТУ ГВФ.

На партийные темы

ГЛАСНОСТЬ КОНТРОЛЯ — ОСНОВА ДЕЙСТВЕННОСТИ

В партийных организациях подразделений Уральского управления ГВФ заметно активизировалась за последнее время работа по выявлению скрытых резервов производства и устранению всякого рода помех и недостатков, мешающих успешному выполнению производственных заданий и укреплению дисциплины среди личного состава.

Следует отметить, что группы и посты содействия партийно-государственному контролю в своем большинстве правильно поняли свои задачи и считают своим долгом глубоко вникать во все стороны жизни подразделений.

В поле зрения народных контролеров — и производственная деятельность, и вопросы безопасности полетов, и учебная работа в подразделениях.

Так, например, во 2-м Свердловском объединенном подразделении группа содействия партийно-государственному контролю (заместитель председателя группы тов. Дикарев) в своей работе старается решать самые насущные задачи, которыми живет подразделение на данном этапе производственной деятельности. Народные контролеры здесь пытаются нащупать наиболее слабые звенья, чтобы, укрепив их, содействовать более успешной работе подразделения в целом. Так, установив, что учебно-тренировочная подготовка пилотов в ряде летних коллективов налажена неудовлетворительно, что может привести к нежелательным последствиям, группа содействия потребовала от командования принятия соответствующих мер по устранению недостатков. Что ж, это сделано своевременно, так как подразделение, несмотря на отличные экономические показатели в выполнении плана первого полугодия, не получило первого места по итогам соревнования лишь потому, что были допущены две поломки. Есть основание надеяться, что с помощью группы содействия партгосконтролю 2-е Свердловское объединенное подразделение освободится от имеющихся недостатков в организации летной работы, поскольку народные контролеры здесь не ограни-

чиваются только констатацией фактов, добиваются их устранения, используя для этого и многотиражную печать.

Можно было бы привести еще целый ряд примеров активного вмешательства в жизнь подразделений со стороны постов и групп содействия партийно-государственному контролю, однако целесообразнее поговорить о другом.

Не везде еще у нас народные контролеры близко к сердцу приняли свои почетные обязанности. В этой связи хотелось бы спросить у секретаря партийного комитета Тюменского объединенного подразделения тов. Мезенцева: почему он считает возможным не реагировать на критику? Еще 29 мая в газете «Авиатор Урала» появилась небольшая критическая заметка, озаглавленная «неоперативно и неконкретно».

В заметке говорилось, что партком плохо руководит работой групп содействия партгосконтролю, что планы народных контролеров страдают расплывчатостью.

Прошло уже более двух месяцев со дня опубликования заметки, пора бы тов. Мезенцеву ответить на вопросы, поднятые газетой, и заодно рассказать о мерах, которые были приняты парткомом по оживлению работы групп и постов содействия партгосконтролю. Не нужно забывать, что широкая гласность — одно из важнейших условий успеха в деятельности народного контроля, в его действительности.

В. СИБИРЕВ.

К УСЛУГАМ ПАССАЖИРОВ

Ежедневно из аэропорта Кольцово вылетают сотни пассажиров, следующих в здравницы Черноморского побережья. Однако до сего времени самолеты производили посадку в аэропорту Адлер вблизи Сочи и воздушным путешественникам нередко приходилось добираться до Гагр, Сухуми, Гудаут и других курортных мест поездами или автобусами.

Приняв во внимание многочисленные пожелания авиапассажиров, Уральское управление ГВФ продлило полет одного из самолетов до аэропорта Гудауты. С 15 августа комфортабельный самолет Ил-18 будет совершать беспосадочный перелет от Свердловска до Гудаут, который будет продолжаться 4 часа 40 минут.

И. О. начальника горгагентства.

По Аэрофлоту

В содружестве с учеными

Работники службы горюче-смазочных материалов Бакинского аэропорта наладили деловые связи с коллективом научно-исследовательского института нефтехимических процессов. Ученые помогают авиаработникам вести борьбу с загрязнением горючего. Так, научный сотрудник Исмаил Мамедович Исмаилов проверил фильтруемость одного из сортов топлива на созданном им аппарате, помог определить места наиболее интенсивного образования механических примесей. Более того, следователи в порядке шефской помощи передали аэропорту один из таких аппаратов.

Любительский кинофильм

Свет гаснет и в темном зале на экране появляются первые кадры фильма: у окошка кассы аэровокзала пассажир приобретает билет на самолет. Вот он проходит на перрон. Кинокамера ведет зрителя по Астраханскому аэропорту, опоясанному цветущим зеленым кольцом...

Этого фильма еще нет, но он будет. Комсомольцы и молодежь подразделения решили создать свою киностудию. Сценарий к фильму «Друзья Аэрофлота» пишет радиотехник В. Чернов. Съёмки ведут «операторы» Г. Васильев и П. Карасев, прошедшие специальную подготовку на городской студии телевидения.

Скоро новый фильм смогут увидеть авиаторы Азербайджанского управления.

«Советский авиатор».

ЛИЦОМ К ТОВАРИЩАМ

Выполняя исторические решения XXII съезда КПСС, Коммунистическая партия настойчиво проводит курс на дальнейшее развитие демократии, активности и самостоятельности широких народных масс. Одним из конкретных выражений этой мудрой ленинской политики является усиление роли товарищеских судов.

В процессе перехода к коммунизму все более возрастает роль и расширяется сфера действия морального фактора в жизни общества, уменьшается значение административного регулирования взаимоотношений между людьми.

Наведение порядка, обеспечение высокой дисциплины, предупреждение нарушений, еще имеющих место среди некоторой части личного состава, входит в обязанности командиров и начальников подразделений. На начальников и командиров подразделений возложено также поддержание инициативы работников, направленной на повышение безопасности полетов и улучшение других показателей в работе подразделений. Для этого они наделены надлежащей властью, приказ начальника должен быть выполнен беспрекословно, точно и в срок. Способствует этому введенный с мая с. г. новый Дисциплинарный устав ГВФ.

Дисциплинарный устав ГВФ обязывает каждого работника поддерживать порядок и дисциплину в подразделениях. В статье третьей Дисциплинарного устава перечислены основные обязанности работников Гражданского воздушного флота в этом направлении. Их всем нужно знать и строго выполнять. В частности, в пункте «з» этой статьи предусмотрено, что каждый работник ГВФ обязан «неуклонно соблюдать правила коммунистического общежития, с достоинством и честью вести себя как на службе, так и вне службы, удерживать других от нарушения общественного порядка и содействовать укреплению дисциплины в подразделениях».

Во второй части статьи пятой Дисциплинарного устава ГВФ сказано, что «за совершение служебного проступка работник Гражданского воздушного флота должен быть подвергнут дисциплинарному взысканию. В случае нецелесообразности наложения дисциплинарного взыскания начальник должен напомнить работнику об обязанностях службы или передать дело о проступке на обсуждение общественной». В этой же статье Дисциплинарного устава говорится, что: «Особое внимание начальника должно быть направлено на своевременное выявление причин и предупреждение проступков подчиненных, на создание нетерпимого отношения к нарушениям дисциплины, на использование силы общественности в борьбе с этими нарушениями». В борьбе с нарушителями порядка и дисциплины в подразделениях и за их пределами значительная роль товарищеских судов, являющихся органом общественности и выразителем общественного мнения.

Сила товарищеского суда

не в мерах воздействия, а в предупреждении нарушений, в широкой, авторитетной товарищеской критике нарушителей и предостылок к нарушениям. Без такой критики на товарищеском суде отдельные проступки могут перерасти в более серьезные нарушения или даже в преступления. Последствием же этого будет применение строгих мер дисциплинарного взыскания, а может быть и мер судебного или административного порядка. При налаженной работе товарищеских судов легче предупредить нарушения.

В утвержденном Президиумом Верховного Совета РСФСР Положении перечислены дела, рассматриваемые товарищескими судами. В практике работы товарищеских судов и в последующем законодательстве, в соответствии с Положением, определены следующие категории дел, входящих в компетенцию товарищеских судов:

дела о проступках и нарушениях, которые могут перерасти в более серьезные нарушения или даже в преступления. Последствием же этого будет применение строгих мер дисциплинарного взыскания, а может быть и мер судебного или административного порядка. При налаженной работе товарищеских судов легче предупредить нарушения.

дела о проступках и нарушениях, которые передаются

на рассмотрение товарищеского суда начальниками и командирами подразделений, согласно статье пятой Дисциплинарного устава в случаях нецелесообразности наложения дисциплинарного взыскания;

дела о проступках и нарушениях, которые может возбуждать сам товарищеский суд по собственной инициативе, заявлению граждан либо общественной организации.

По мере продвижения советского общества к коммунизму роль товарищеских судов в борьбе с преступностью будет неуклонно возрастать. Они будут рассматривать все более широкий круг антиобщественных деяний и в конечном итоге меры уголовного наказания, применяемые к неособо опасным преступникам, будут полностью заменены мерами общественного воздействия и воспитания.

Н. МОГИЛЕНСКИХ,
юрисконсульт Уральского
управления ГВФ.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС26177 Заказ № 5355

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