

НА ВСТРЕЧУ ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ

ПО МАТЕРИАЛАМ РЕЙДОВОЙ БРИГАДЫ

ТРИДЦАТЬ ВМЕСТО ПЯТИДЕСЯТИ

На днях в ряде служб Челябинского аэропорта был проведен рейд по культуре обслуживания пассажиров. В службе перевозок нам довелось убедиться в том, что не все еще делается здесь для устранения причин, ведущих к задержкам грузов и багажа. При регистрации багажа, например, отсутствуют указатели рейсов на тележках. С беспорядками мы столкнулись и в камере хранения. Уборка в помещении проводится плохо, на вещах пыль, допускается хранение посторонних предметов.

Руководителям Челябинского аэропорта следует, наконец, решить вопрос с водоснабжением служебных помещений и пассажирского зала. Канализация, по существу, в результате нехватки воды не работает.

Обследуя буфет, мы убедились в том, что до сего времени работники общественного питания в первую очередь используют буфет аэропорта для реализации алкогольных напитков. Ассортимент пищевых продуктов, закусок оказался в день проверки очень скудным: бутерброды с колбасой и сыром. Зато за витриной находились всевозможные наборы с обязательным наличием в них водочных изделий. Попутно хочется высказать претензии в адрес санслужбы аэропорта, так как лишь в результате отсутствия должного саннадзора буфет содержится в антисанитарном состоянии, раздельные доски не маркированы, в моечной нужен ремонт.

Однако, когда мы занялись столовой, недостатки, обнаруженные в буфете, отошли на второй план. Дело в том, что работники столовой очень вольно обращаются с калькуляцией блюд, по сути дела, допускают обчеты.

Вот пример. В смене, которой руководит тов. Акрамова, мы взяли с витрины три блюда с холодной закуской — шпротами. Из трех порций в двух оказалось по тридцать граммов шпротов вместо пятидесяти.

Хотелось бы еще обратить внимание командования Челябинского подразделения на беспорядки в горгагентстве. Помещение для горгагентства выделено дополнительно, однако оно требует ремонта, ремонт пока никто не занимается. Надо принять меры и к обеспечению работников горгагентства форменной одеждой.

В. ХАЗАНОВСКАЯ, А. ГАВРИЛИН, Г. ШИМАНСКАЯ — участники рейда по культуре обслуживания пассажиров

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 79 (1288).
СРЕДА,
9 ОКТЯБРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

6 Тюменской АВИАГРУППЕ

Полезное начинание

В подразделениях Тюменского гарнизона в сентябре прошло несколько отчетно-выборных партийных собраний. В вертолетном подразделении, в Тюменском аэропорту, в ЛЭРМ коммунисты оценили работу партийных бюро и в ряде случаев секретари партийных организаций и их заместители были переизбраны. Таким образом, руководящий состав партийных организаций значительно обновился. Нет сомнения в том, что вновь избранным секретарям и членам бюро трудно на первых порах активно выключиться в повседневную деятельность, поскольку нет у них еще необходимых практических навыков в организационной работе.

Поэтому им необходимо практически помочь, научить их, как планировать работу пар-

тийного бюро с тем, чтобы обеспечить решение вопросов, поставленных перед коллективами подразделений в такой ответственный период, каким является четвертый квартал хозяйственного года.

С этой целью и был организован однодневный семинар, состоявшийся 27 сентября. На семинар прибыли секретари парторганизаций: от авиагруппы — тов. Стельмашук, от аэропорта — тов. Лаптев, от вертолетчиков — тов. Незамудин, от ремонтников и эксплуатационников — тов. Пластинин и тов. Шульгин. В работе семинаров, кроме того, приняли участие заместители секретарей партийных бюро тт. Ушаков, Мартынов и Лютеев.

Вызывает недоумение тот факт, что не смог принять участия в работе семинара ни один представитель парторганизации самолетного подразделения. Между тем, командир подразделения тов. Тишин, его заместитель тов. Литвинов и заместитель секретаря партбюро тов. Бизяев были своевременно извещены и предупреждены о необходимости участия в этом мероприятии. Дело в том, что секретарь партбюро самолетного подразделения тов. Чистополов находился в командировке, а тов. Бизяева руководители подразделения сочли возможным назначить в наряд именно в день работы семинара и тем самым по существу сорвали его явку. Все это говорит о серьезной недооценке роли партийной организации руководителями указанного подразделения, тем более, что это не первый слу-

чай, когда руководители подразделения игнорируют важное общественное мероприятие.

На семинаре был поставлен ряд сообщений, которые, несомненно, повысили уровень знаний участников семинара. На семинаре были тщательно рассмотрены такие вопросы, как ведение партийного хозяйства, учета и отчетности, дача поручений коммунистам и контроль за их выполнением. Участники семинара ознакомились с выбором повестки дня партсобраний, подготовкой заседаний партбюро, с опытом работы по росту партийных рядов, оформлением документов и работой с кандидатами партии.

Много внимания было уделено вопросам партийного контроля за хозяйственной деятельностью администрации, руководству группами и постами содействия партгосконтролю, а также практическим задачам тюменских парторганизаций по подготовке к осенне-зимней навигации.

В работе семинара приняли участие командир Тюменской авиагруппы К. А. Лукецкий и инструктор по парторгработе политотдела Уральского управления ГВФ И. М. Красулин. Участники семинара высказали пожелания наладить систематическую учебу и обмен опытом партийной работы, что, несомненно, должно положительно сказаться на практических результатах хозяйственной и общественно-политической жизни подразделений.

Н. ШКАТУЛА
замполит Тюменского
объединенного
подразделения.

На предоктябрьской трудовой вахте

С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ



мен Анисимович Тришкин. Его наметанный глаз вовремя обнаружит даже мелкий дефект. Но в авиации мелочей не бывает. И поэтому так строго и придирчиво осматривает авиаспециалист вертолет.

С 1958 года работает во 2 Свердловском подразделении Семен Тришкин. Два года назад ему был присвоен второй класс. Десяток благодарностей украшает послужной список этого специалиста. А недавно он взял повышенные сообразительности к 46-й годовщине Великого Октября. И веришь, что слово его не разойдется с делом.

Наконец подготовка проведена в полном объеме. Летчик еще раз осматривает вертолет и занимает место в пилотской кабине. Сквозь рев



двигателя не слышно подготовлен к рейсу с высоким качеством.

На снимке: авиамеханик С. А. Тришкин готовит вертолет Ми-1 к полету.

Фото Л. ЕФИМОВА.

Вертолет Ми-1 скоро уйдет в дальний рейс. Авиаторы готовятся к обслуживанию геологоразведочных партий в глухих уголках Тюменской области. Техника должна действовать безотказно!

Об этом хорошо помнит авиамеханик винторной машины Се-

Под звон кружек...

За последнее время рабочая столовая в Уктусском аэропорту превратилась в распивочную. Самое возмутительное в том, что торговля пивом в буфете не прекращается и в часы «пик» — во время обеденного перерыва.

4 октября, например, рабочие и служащие, пришедшие в столовую, чтобы пообедать, протановали по 40—50 минут в ожидании, так как не было свободных мест. А за столиками, уставленными пивными кружками, сидела подвыпившая публика и, разумеется, не торопилась покинуть столовую.

Поматор выключен!

Мы не против Прибыли столовой. И, в конце концов, Не против пива. Но когда В союзе с поллитровкой Нас оно Лишает перерыва И когда За столиками густо Пламенеет чай-то нос, Как слива, Пусть такой торговле Станет пусто! ...Обойдемся, Как-нибудь, Без пива.

ПОД КОНТРОЛЬ МАСС!

МЫ ВЕЗЕМ... ВОЗДУХ

В № 73 «Авиатора Урала» от 18 сентября с. г. была опубликована заметка командира самолета Ли-2 Челябинского подразделения М. Серикова «Расписание и рентабельность». В ней сообщалось о том, что самолеты рейсов 917 и 933 уходят из Челябинска полупустыми. И летчик предлагает сроки вылета сделать более поздними... Редакция поручила нашему корреспонденту проверить достоверность этих сообщений.

ИТАК, я лечу... Экипаж подобрался опытный. Командир корабля Ли-2 коммунист Борис Александрович Кобяков в Аэрофлоте работает с 1946 года, а вообще летает почти тридцать лет. Так что в нем сомневаться не стоит. Под стать командиру второй пилот Анатолий Александрович Данилов, — он седьмой год осваивает голубой океан. Бортмеханик Анатолий Иванович Артамонов десять лет обслуживает самолеты, умело эксплуатирует в воздухе материальную часть. Самым молодым в экипаже считается бортрадист Игорь Михайлович Ипатов. В летный коллектив он пришел четыре года назад, но держит всегда надежную связь с землей. Крылатый экипаж борется за почетное звание коммунистического.

Челябинск — Магнитогорск. Жду привычной команды диктора: «Граждане пассажиры, вылетающие рейсом... приготовьтесь к посадке...». Я бы, пожалуй,

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

прождал одной до вечера и не улетел. Благо до вылета познакомился с летчиками. Второй пилот Анатолий Данилов понял мою озадаченность и пригласил меня на посадку: — Пассажиров нет, вы — единственный...

Нет, так нет, с пилотами шагаю к самолету. Так оно и есть. Самолет почти пустой. Это «почти» कंपен-

сируют 465 килограммов почты. И все.

Интересуюсь у экипажа запасом загрузки. Бортмеханик А. И. Артамонов убедительно говорит:

— Две с лишним тонны могли бы взять смело... — Анатолий Иванович снимает заглушки, струбины, осматривает в последний раз машину перед вылетом.

Вдруг, откуда ни возьмись, появляется техник с банкой:

— Хочу слить отстой...

Это перед самым вылетом! Стоит ли говорить о том, что допускаются нарушения в техническом обслуживании? Правда, техника нельзя целиком обвинять в этом: руководители ЛЭРМ, уделяя внимание скоростным кораблям Ил-18, забывают о поршневых самолетах. Правильно ли это? Думается, нет... Но это, так сказать, между прочим. Мы ведем разговор о рентабельности рейса...

Самолет взлетел и лег на заданный курс. Радист Игорь Ипатов связался с землей. А «земля» вдогонку экипажу шлет по этой трассе другой самолет. Он идет рейсом 933.

— Наверняка тоже пустой летит, — говорят летчики. — За час пассажиры не соберутся... С ними невольно соглашаешься и думаешь: сколько горячего «сѣдают» эти рейсы, сколько воздуха перевозят по воздуху самолеты на маршруте Челябинск — Магнитогорск. И хочется сказать: да, прав летчик тов. Сериков, предлагая изменить время вылетов, сделать их более поздними.

А мы хотим предложить и такое: не лучше ли один из магнитогорских рейсов — 917 или 933 — вообще закрыть, а самолеты пустить на другие линии?.. Пользы, думается, было бы намного больше.

Л. ЕФИМОВ.



Первый реактивный полет

В один из летних дней 1886 года манеж кавалерградского полка в Петербурге был свидетелем рождения принципа современной реактивной авиации. Собранный в манеже члены Русского технического общества с изумлением наблюдали полет первой в мире модели реактивного самолета русского инженера Аркадия Эвальда.

Инженер вложил ракетный заряд в гильзу, закрепленную внизу модели, и поджег его. Из гильзы вырвалось пламя, послышалось громкое шипение. Самолет вздрогнул и покатился на колесах по деревянному настилу. Короткая пробежка — и он стремительно взмыл под самую крышу манежа.



УрТУ ГВФ — Свердловск, аэропорт Уктус.

Письмо с комментариями

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫ

Коллектив Магнитогорского аэропорта в начале 1963 года взял на себя повышенные социалистические обязательства по выполнению плана к 25 декабря и успешно справляется с ними. Правда, в I и II кварталах по причине неоднократного закрытия аэропорта по метеоусловиям было некоторое недовыполнение плана, затем это недовыполнение было перекрыто и уже в мае — июне, июле, августе, сентябре месяцах план выполнен с большим превышением. За май, июнь месяцы коллектив аэропорта уложился в планово-экономических показателях и получил премиальные. За последующие месяцы — июль, август — план также успешно выполнен, но себестоимость тонна-километра превысила плановую и по этой причине в премии личному составу аэропорта командованием отряда отозвано.

В чем же причина перерасхода себестоимости тонна-километра? Перерасход произошел исключительно за счет топлива.

Известно, что в настоящее время расход топлива ложится прямым расходом на аэропорт, в связи с этим некоторые аэропорты пошли на то, что на протяжении всего летнего сезона не производят заправку даже рейсовых самолетов. Заправкой обеспечиваются только базовые. Так, например, Уфа не обеспечивает заправкой 933 рейс, транзитный рейс 178 также не обеспечивается заправкой и аэропорт Магнитогорск вынужден заправлять самолеты, следующие до Казани, были случаи и до Горького.

Такая же картина с рейсами через Челябинский аэропорт. Причем, неоднократно пользуясь своей властью, в приказном порядке из Челябинска выпускали самолеты вне рейса с целью заправки их в аэропорт Магнитогорск.

Только по этой причине коллектив аэропорта Магнитогорск при значительном выполнении плана по перевозкам не может уложиться в плановые показатели по себестоимости тонна-километра и лишен премиальных.

Кроме того, в результате нерациональной заправки горючим коммерческая загрузка самолетов снижается на 250—300 килограммов.

Просим разъяснить нам, как выйти из такого ненормального положения.

В. АДИЩЕВ,
председатель месткома Магнитогорского аэропорта.

Редакция обратилась с просьбой к старшему инженеру-экономисту УрТУ ГВФ Л. Д. Большаковой с просьбой прокомментировать настоящее письмо. Вот что она ответила:

Действующая система планирования предусматривает, что снижение себестоимости авиaperевозок может быть обеспечено лишь при условии выполнения средней дальности отправок и средней дальности заправки авиаГСМ самолетов до первого пункта посадки.

В данном случае по аэропорту Магнитогорск первое условие выдержано, а невыполнение второго вызвало завышение себестоимости по статье авиаГСМ. Соответственно, оказалась завышенной и общая себестоимость по причинам, указанным в письме, когда вместо заправки самолетов до аэропорта Уфа приходилось заправлять до аэропорта Горький и т. д.

При современном извещении командования УрТУ ГВФ об отказах в заправках самолетов в Уфе и других пунктах можно избежать указанных в письме неувязок.

Авиация народной Болгарии

Болгарская гражданская авиация сейчас располагает 18 внутренними воздушными линиями, которые соединяют города Софий, Пловдив, Бургас, Русе, ст.

Загора, Орляховица, Тырново, Хасково и Варна. Расширяется сеть международных трасс. Самолеты Ил-18 регулярно летают между Софией, Москвой, Киевом, Бухарестом, Прагой, Берлином, Варшавой, Веной, Белградом, Копенгагеном, Франкфуртом-на-Майне. Недавно открылись новые линии на Париж и Алжир.

Общая длина наших воздушных линий достигла 11 000 километров — в пять раз больше, чем в 1950 году. За это же время перевозки почты и грузов выросли в 8 раз. Предполагается получение современных самолетов Ту-124, которые значительно увеличат наши возможности. Для внутренних линий планируется самолет Ан-24.

Плодотворно действует наша сельскохозяйственная авиация. Все трудовые кооперативные земледельческие хозяйства прибегают к помощи самолетов в борьбе против вредителей и болезней сельскохозяйственных культур.

На воздушных ТРАССАХ МИРА

Только в 1962 году было обработано 1 500 000 га площадей.

Лазарь БЕЛУХОВ,
начальник Управления Болгарского гражданского воздушного транспорта.

Голубые дороги ВЕНГРИИ

Растет роль авиационного транспорта в жизни народной Венгрии. Самолеты венгерской авиакомпании «МАЛЭВ» приземляются на аэродромах 19 стран мира.

В прошлом году авиаторы Гражданского флота республики перевезли 130 тысяч пассажиров, 2,500 тонн грузов, совершили рейсы на расстояние 4,600 тысяч километров. Авиакомпания заключила соглашения с 35 международными воздушными агентствами.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.
НС 16709 Заказ № 6173
Тип. изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, проспект Ленина, 49.

НУЖНО СДЕЛАТЬ ВЫВОДЫ...

Зима, как говорится, не за горами. Однако особой озабоченности незаметно у работников наземных служб Челябинского подразделения. Начальник БАТО Н. А. Воронков уже составил план по подготовке к осенне-зимней навигации. Все бы хорошо, но вот беда: план-то выходит липовый. Ни в одном из пунктов сам тов. Воронков не фигурирует как ответственного лица. Вероятно, он рассуждает так: зачем мне лишнее бремя нести — для этого есть подчиненные.

Так оно и вышло. Их фамилии щедро разбросаны по графам, над коими черным по белому: «ответственные за выполнение» таковой-то... но не сам Воронков! Поэтому, если смотреть реально, на вещи, на сегодняшний день нет в Челябинском аэропорту ответственных за капитальный ремонт. Отвечают все и... никто.

Опыт прошлых зим говорит о том, что горькие уроки не пошли впрок челябинским руководителям-наземникам. Ряд производственных помещений и поныне в плохом состоянии. В прошлом году в некоторых жилых домах паровое отопление было размырено, но пока до этого нет никому дела. Требуя ремонта аэровокзал, жилой барак № 2, у которого неисправна крыша, хотя материал для кровли есть. Начальник хозотдела тов. Фаткуллин не торопится. Его зима почему-то не беспокоит. А жаль!

До сего времени в аэропорту Челябинск не вступила в эксплуатацию гостиница. Нет хлораторной для обработки воды. Но это не все. Можно предположить и другие задержки. В частности — отсутствие централизованного управления скважины, находящейся на железнодорожной станции Баландино.

Кроме того, нужно все-таки побеспокоиться о налаживании учебы среди кочегаров. Дело в том, что их сейчас в сантехнической службе не хватает. Инженеру по сантехнике тов. Макарову следует не забывать об этом, проявить максимум инициативы. А начальнику аэропорта А. Коробцову необходимо подобрать штаты кочегаров. Зима уже близко. Отопительный сезон уже начался.

Несколько слов о благоустройстве территории аэропорта. Только халатностью руководителей можно объяснить захламленность территории аэропорта. Начальнику аэропорта тов. Коробцову и начальнику автобазы тов. Поваляеву давно пора установить порядок движения автотранспорта. Целые канавы пересекают вдоль и поперек, горы грязи затрудняют переходы от служебных помещений. Не пора ли установить строгий контроль за движением автосредств? Этот серьезный недостаток необходимо устранить в ближайшее время.

Много говорилось о ремонте горлагента в Челябинском подразделении. Но слова повисли в воздухе. Ремонт застыл на мертвой точке.

В четвертом квартале челябинцы готовятся принимать у себя корабли Ту-104. Уже сейчас нужно задуматься все ли сделано для эксплуатации новой техники? Посмотреть придирчивым, строгим глазом общественного контроля. И. ШМАЛЬЦ,
старший инженер по наземным службам УрТУ ГВФ.

ЧИТАЙТЕ СВОЮ ГАЗЕТУ

Производится годовая подписка на газету «Авиатор Урала» на 1964 год.

Газета выходит 8 раз в месяц.

Подписная цена на год 96 копеек.

Деньги и заявки с указанием количества экземпляров и сроков подписки направлять в адрес бухгалтерии

УрТУ ГВФ — Свердловск, аэропорт Уктус.