

ОТ ПРИБЫЛЬНОСТИ — К ИЗОБИЛИЮ



Отвечая делом на решения декабрьского и февральского Пленумов ЦК КПСС, Курганские авиаторы-специалисты оказали хлеборобам области ощутимую помощь. Ударник коммунистического труда командир самолета АН-2 В. Полтавский, второй пилот В. Гужевников и авиатехник М. Пилясов, как известно, в начале нынешнего сезона авиационными работниками обратились через газету «Авиатор Ура-

ла» к авиароботникам с призывом дать выработку не менее 25 тысяч гектаров посевных площадей на самолет АН-2. Экипаж Полтавского, несмотря на имевшиеся трудности, свои повышенные обязательства выполнил, обработав 27 тысяч га.

К середине августа наши авиаторы-химики выполнили годовой план авиационно-химических работ.

На работах по борьбе с сорной растительностью отличился экипаж самолета АН-2, где командиром В. Зайков, вторым пилотом Г. Швот, авиатехник К. Комарский. Хорошие показатели и у экипажа самолета ЯК-12 (командир К. Попов). В Каясановском совхозе гибель сорняков на площади 1872 гектара составила в нынешнем году 95 процентов, а в Петровском совхозе на площади 2160 гектаров — до 98 процентов.

По данным областной станции защиты растений в Первомайском совхозе только от обработки посевов против сорняков получен чистый доход в размере 16 925 рублей.

К. ПТИЦЫН,
инженер по спецприменениям Курганского подразделения.

Авиатор Урала

№ 65 (1371).
СУББОТА,
22 АВГУСТА
1964 г.
Год издания
XXII

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

НА ТЮМЕНСКИХ ТРАССАХ

По ежегодному приросту пассажирских перевозок тюменские авиаторы далеко опережают средний прирост по стране. Если за весь 1958 год в области было перевезено 69 тысяч пассажиров, то только за 7 месяцев текущего года перевезено 270 тысяч человек. Прирост пассажирских перевозок за 7 месяцев 1964 года по сравнению с тем же периодом 1963 года составил 72,2 тысячи человек.

Всей стране известно об открытии третьего Баку на территории Тюменской области. Этим открытиям предшествовали многолетние работы по разведке полезных ископаемых путем всех видов съемок. Гравиметрическая, сейсмическая, электроразведочная и другие съемки стали возможными в труднопроходимых, а подчас и вообще недоступных районах только с помощью авиации.

В десятки раз медленнее проводилось бы освоение несметных богатств нашей земли без вездеходных вертолетов и безотказных тружеников АН-2.

В настоящее время только для разведчиков Тюменского геологического управления ежедневно работают несколько десятков самолетов и вертолетов, не меньше их работает и в зимнее время.

В авиагруппе насчитываются десятки летчиков, налетавших безаварийно свыше миллиона километров. Более 10 лет трудятся в Ямало-Ненецком национальном округе летчики Чекацев и Несветаев. Их уважают за мастерство в летном деле, у них учатся осваи-

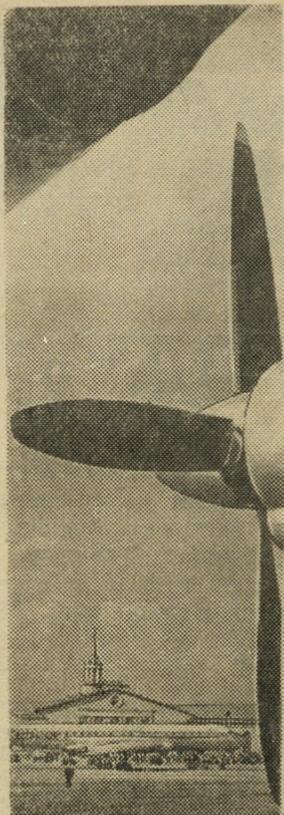
вать Крайний Север молодежь, прибывшая из летных училищ.

Не менее известен в области «миллионер» Владимир Георгиевич Похлебаев. За свою многолетнюю летную работу он освоил всю область. Возил пассажиров в Тазовское, обслуживал экспедиции в Березово и Ларьяке, тушил лесные пожары в Суруте. Пожелаю, нет таких работ в авиации, которые бы он не выполнял.

Разнообразие типов самолетов и вертолетов в подразделениях Тюменской авиагруппы позволяет медицинским работникам в любое время года оказывать людям помощь в самых отдаленных поселках, на оленьих пастбищах и лесозаготовках, буровых установках и рыболовецких бригадах. Только за 7 месяцев этого года 7273 больных доставлено санитарной авиацией в медицинские учреждения. Неплохо потрудились тюменские авиаторы в сельском хозяйстве. К 1 августа 1964 года крылатые химики перевыполнили годовой план авиационно-химических работ. При плане 100 тысяч гектаров обработано 140,7 тысячи га.

Летчик самолета ЯК-12 Голубцов достиг рекордных показателей и обработал за сезон 7348 гектаров колхозных и совхозных полей. Отлично работали над полями области экипаж самолета АН-2, где командиром Колмаков, и многие другие.

Н. ХРИТОХИН,
старший инженер
по спецприменениям ТАГ.



АН-24

НА ТЮМЕНСКОЙ ЗЕМЛЕ

В канун Дня Воздушного Флота со Свердловского аэродрома стартовал АН-24 и взял курс на Тюмень. Через несколько минут пассажиры, испытав приятную радость знакомства с этой замечательной машиной, приземлились на земле Тюменщины. А спустя еще некоторое время, серебрястая птица улетала дальше на Север, в Тобольск. Уральские авиароботники вместо одного рейса на поршневом ЛИ-2 стали выполнять туда два на турбовинтовых АН-24.

Не считаясь с личным временем

Велика рабочая нагрузка кассиров, особенно в летнее время. Тем не менее, среди работников Свердловского гор-агентства немало настоящих энтузиастов своего дела. Особенно самоотверженно трудятся такие товарищи, как Латохина, Юнусова, Козлова, Орлицкая, Шапошникова. Они не только показывают образец в труде, но и находят время для того, чтобы побывать на стройках и предприятиях: оформить приемку грузов. За семь месяцев 1964 года было сделано около ста выездов, принято к перевозке грузов на многие тысячи рублей.

Заслуживают похвалы и работники городского аэровокзала Веселова, Воронина, Вехова и Лукьянова.

М. КОЧУРОВ,
диспетчер Свердловского гор-агентства.



Рационализаторский Фонд СЕМИЛЕТКИ

ПРИ ремонте самолетов АН-2 есть одна простая, на первый взгляд, операция — замена полуоси амортистойки.

Выполнялась эта операция до примитивности просто — полуось разбеднилась от стойки кувалдой.

При этом методе замены, как правило, полуось выходила из строя и к дальнейшему использованию оказывалась непригодной.

А ведь иногда именно полуось нужно было сохранить, так как дефектовщики браковали по тем или иным причинам амортистойку. И вот рационализаторы старший инженер-технолог тов. Тепленко и дефектовщик тов. Селиванов предложили метод распрессовки полуоси от амортистойки с помощью гидропресса, доработав его и сконструировав бесдисковый зажим для амортистойки.

Внедрение данного предложения позволило облегчить труд, повысить культуру технологической операции и дало экономический

эффект от выигрыша времени.

РАЗВИТИЕ рационализаторской работы требует постоянного и кропотливого внимания со стороны мастера, начальников участка, цеха к тем ра-

КУВАЛДА УХОДИТ В ОТСТАВКУ

сткам творческой мысли, которые подчас робко заявляют о себе в повседневной жизни предприятия. Не секрет, что на любом участке есть уже внедренные рационализаторские предложения, причем их авторы считают это делом обычным, само собой разумеющимся.

Вот здесь-то и нужно, чтобы мастер не прошел равнодушно мимо, а помог рабочему-рационализатору советом, как технически грамотно оформить это предложение.

Приведу пример: начальником агрегатного цеха является один из лучших ра-

ционализаторов предприятия опытный производственный тов. Щепин. В этом цехе более 10 человек являются рационализаторами, в их числе Л. П. Тепленко, П. Г. Ярославцев, И. И. Рябов, М. С. Назаров и

ряд других. Иногда рационализаторское предложение не дает ощутимого экономического эффекта, но налицо производственный эффект. Эти предложения также нужно внедрять, а их авторов поощрять.

Рост производства ставит перед всем коллективом все более серьезные задачи в вопросах улучшения организации труда, более рационального использования производственных площадей, оборудования. Над этим работают инженерно-технические работники, передовики производства и рационализаторы. Показателен тот факт,

что число рационализаторов и качество рационализаторских предложений все время прогрессируют.

Если в 1963 году было подано 95 предложений, внедрено 86, отклонено 6, то за 1 полугодие текущего года поступило уже 62 предложения и из них 54 внедрено в производство.

Выросло и число рационализаторов. Многие предложения сейчас являются плодом творчества целых групп работников производ-

ства, т. е. появились коллективные рационализаторские предложения. Вся рационализаторская работа на предприятии должна постоянно направляться на решение задач, стоящих перед коллективом. Поэтому в мастерских разработаны тематические вопросы, над которыми рационализаторы могут работать. Тематика эта не является кабинетным творчеством, а это продукт анализа предложений и запросов цехов и участков нашего производства.

Л. РОМАНЧУК,
начальник
реммастерских.

ПОГОДА в этот день подвела авиаторов. С утра до вечера с небольшими перерывами лил дождь. «Прилетят или не прилетят?» — гадали игроки и болельщики Кольцовского аэропорта...

И они прилетели — футболисты Северного управления. Цветами встретили уральцы гостей. А немного погодя соперники встретились на футбольном поле.

Грязь, лужи, прохладная погода не охладил пыла спортсменов. Все 90 минут на поле шла упорная борьба. На-

Сухой счет на мокром поле

до сказать, что наши ребята не ожидали натиска, который обрушился на их ворота гости. Ленинградцы атаковали смело и напористо. Вскоре они добиваются первого успеха. А через несколько минут в ворота свердловчан влетает второй мяч.

В схватке на штрафной площадке хозяев поля Николай Евсеев. Он вынужден выйти из игры. Его место на

страже ворот занимает Анатолий Тюрин.

Во втором тайме футболисты Кольцовского аэропорта стремятся во что бы то ни стало отыграться. Но излишняя суетливость нападающих мешает открыть счет. Более того, свердловчане умудряются пропустить в свои ворота еще один мяч. Произошло это после того, как гости четко реализовали штрафной удар.

До конца игры кольцовским

футболистам так и не удалось разгромить счет. Ленинградские спортсмены заслуженно победили чемпиона Аэрофлота. Неплохой подарок преподнесли они своим болельщикам в День Воздушного Флота СССР.

На следующий день футболисты соревнующихся управлений встретились уже вне игровой обстановки. Наши ребята преподнесли ленинградцам памятный кубок, дипло-



мы и Почетную грамоту Уральского территориального управления ГВФ.

— До новых встреч на стадионах, — говорили они, прощаясь с футболистами города Ленина.

С. ФРОЛОВ,
наш спортивный
обозреватель.

Неутомимые дозорные

Группа содействия партийно-государственному контролю действует в Пермском подразделении активно. В мае ее председателем стал начальник Парм Николай Александрович Туринцев. В составе группы — 14 авиарботников.

Первый рейд дозорные провели с 3 по 5 июня с. г. Решили проверить автогараж. Председатель группы Н. А. Туринцев совместно с членами авиатехником В. М. Кизичевым и слесарем автогаража тов. Лабутиным проверили состояние спецавтомашин. Было проконтролировано 14 машин и обнаружено на каждой по 14 дефектов. С подобной картиной мириться было нельзя. Признали техническое состояние транспорта неудовлетворительным. Дали срок исправить тревожное положение.

Три дня спустя решено было проверить, как автомобильные устранили дефекты. Увы! — положение не изменилось. Все оставалось по-прежнему. Пришлось проверять состояние автопарка совместно с начальником гаража Л. В. Каменским. Присутствие руководителя, по-видимому, возымело действие — порядок был наведен.

В течение недели — с 10 по 17 июля — дозорные провели рейд по проверке аккумуляторного хозяйства автопарка. Проверили состояние хозяйства за год. Выяснили, что учет ведется плохо, а эксплуатация не соответствует элементарным требованиям. Критика пошла на пользу: меры были приняты.

А совсем недавно члены группы содействия ПГК провели еще один рейд — на складе ОМТС. Они отметили, что там нет чистоты и порядка, склад захламен — нет свободного доступа к агрегатам. Воздушные винты хранятся под открытым небом, до сих пор не построена эстакада, не наведен порядок с документацией. Эти и другие замечания были записаны в отчете рейдовцев. Сейчас принимаются меры по их тревожным сигналам.

Большую помощь, — говорит председатель группы ПГК Николай Александрович Туринцев, — оказывает нам партийная организация во главе с секретарем Ф. М. Валитовым. И мы глубоко признательны коммунистам подразделения.

Однако мы неполностью удовлетворены своей работой, — признается Н. А. Туринцев. — Из 14 членов группы активно работают только инженер РЭСОС Н. П. Грачев, дежурный по гарнизону М. С. Алексеев, токарь Парма Л. Я. Устькачкинцев, авиатехник В. М. Кизичев. Поэтому мы не всегда добиваемся высокой действенности наших проверок.

В нашем плане — контроль работы отдела перевозок. Думаем провести в ближайшее время рейд по культуре обслуживания пассажиров. И постоянно сделать за деятельностью автогаража.

Думаю, — заключает нашу беседу Н. А. Туринцев, — группа содействия ПГК Пермского подразделения сможет значительно улучшить свою работу, будет служить надежной опорой парторганизации и командования в обеспечении безопасности, регулярности полетов и высокой культуры обслуживания пассажиров.

Л. ЕФИМОВ.

Авиатор
Урала

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ

13

ЛИСТОК
ПАРТИНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

КТО ДЕЛАЕТ «ПОГОДУ»?



То ли будет, то ли нет...

С УТРА нахмурилось небо — грозовые тучи поплыли низко над землей. Потом прояснилось, но ненадолго. Естественно, летное расписание было нарушено, как и приятное настроение пассажиров, желающих во что бы то ни стало «хоть в грозу улететь».

Во второй половине дня метеослужбы улучшились. А обстановка в аэропорту осталась «грозовой». Нервозность пассажиров можно было понять. Каждый ходил по аэровокзалу в полном неведении: «На чем и когда улечу?» Впрочем, и сами работники службы перевозок не могли

ЭТОТ РЕЙД печати организован в Пермском аэропорту совместно с членами «Комсомольского прожектора». Критические замечания рейдовцев бичуют отнюдь не случайные явления в культуре обслуживания пассажиров и вообще организации летной работы в Пермском аэропорту. Но об этом — ниже.

точно ответить на вопрос: что, когда и куда полетит. АДС, правда, и передавала кое-какие команды, но они были отрывисты и непонятны. А движущие объясняли это тем, что синоптики их плохо информировали о погоде. Словом, «Иван кивает на Петра». Так оно и получалось.

А 10 августа с. г. произошел такой курьез. Полеты начались в 6 часов вечера. Диспетчерская служба вообще не дожидаясь в отдел перевозок, что именно готовить к полетам. А работники справочного бюро ушли домой — рабочий день у них закончился. А кому, спрашивается, обслуживать пассажиров? Это остается загадкой. Думається, назрела необходимость продления рабочего времени в справочном.

Да, пассажиры находятся в подобных ситуациях в полном недоумении: будет ли самолет и улетим ли мы сегодня? Информатор передает в микрофон довольно противоречивые команды. 12 августа, например, было объявлено о том, что рейс 149 на Куеду задерживается — нет самолета. Пассажирам предлагалось часок-два отдохнуть. Наверняка кое-кто из них, местные, конечно, предпочли отдохнуть дома, в городе. И вдруг, как гром с ясного неба: «Внимание, граждане пассажиры, вылетающие рейсом 149, приготовьтесь к посадке в самолет!» Оказывается, нашелся самолет и экипаж. И рейс был выполнен. Ну, а те, кто понадеялся на четкость перевозчиков, вероятно, «остался с носом».

28 июля в аэропорту был задержан на 27 минут рейс 890, который должен был выполнить АН-24 по маршруту Пермь—Москва. Агентство продало 13 лишних билетов. И «чертова дюжина» оказалась роковой: оскандалились авиарботники перед пассажирами. Вот, оказывается, как мы «умеет» рекламировать нашу современную технику, которая должна создавать людям скорость и комфорт.

О регулярности забыли

Я СНО каждому, что главным в работе авиарботников является обеспечение высокой безопасности и регулярности воздушного движения. К сожалению, далеко не все в Пермском аэропорту помнят об этом. «Узкое место» в деятельности подразделения — слабое взаимодействие между службами. В этом — корень всех зол и бед.

В службе движения мы заглянули в журнал задержек и отмены рейсов. И хотим представить слово статистике, сухой, но наглядной. 27 июня с. г. в аэропорту по вине службы ГСМ были задержаны сразу два самолета — рейсов 557 и 1124. Рейс 557, московский, был задержан на час 12 минут, а 1124 — на 38 минут. Причина — в бензобаки было закачено некачественное топливо. Пришлось его сливать, заливать свежее. Виновник этого безобразного случая тов. Симакова лаконично расписалась в журнале: «Не было резервных машин». И на этом точка.

Не отстали в этом отношении и перевозчики. Самолет рейса 62, Пермь—Москва, не вылетел по расписанию. Простоял в аэропорту 37 минут в ожидании загрузки. А сколько задержек было пятидесятиминутных — это не в счет. Плохо то, что мы часто призываем пассажиров экономить время — пользоваться воздушным транспортом, а сами не ценим его. Разве это реклама?..

Думається, пора обратить внимание работникам Пермского аэропорта на регулярность воздушного движения и культуру обслуживания пассажиров. А пока здесь заботятся лишь о том, чтобы «дать план», а о качестве его выполнения забывают.

Кто же делает «погоду» в аэропорту? Отнюдь не только синоптики. Все службы. От их четкого взаимодействия и зависит «погода» и в небе, и на земле.

В. ВАХРОМОВ,
председатель «Комсомольского прожектора»;
А. ЛАВРИНЕНКО,
член «КП»;
Е. ЛИПОВИЧ,
корр. газеты.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16559. Заказ № 4494.

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

О ТРУДОВЫХ делах коллектива Янаульского аэропорта можно услышать много хорошего. Здесь работают настоящие мастера своего дела, горячо любящие почетную профессию — авиарботника.

Если культура театра начинается с гардероба, то культура аэропорта — с отдела перевозок, куда впервые приходят пассажиры. Надо сказать, что перевозчики Янаула делают все для того, чтобы каждый пассажир улетел вовремя, без задержки.

В этом убедились члены «Комсомольского прожектора» тт. Золотникова, Салахов, Каримов, которые недавно провели рейд по культуре обслуживания. Комсомольские активисты с удовлетворением отметили, что за последнее время в отделе перевозок нет ни одной жалобы от пассажиров. Это большое дело, если бы ни одно «но».

В аэропорту Янаул есть столовая. И вот здесь-то яркий луч «Комсомольского прожектора» обнаружил то, что называется безобразием. Начать хотя бы с меню. Железному постоянству работников столовой можно только позавидовать.



Как готовлю — не секрет.

Приходите на обед, убедитесь заодно: у меня меню одно. Завтрак, ужин и обед — за год изменений нет. Аппетит потом придет... Вероятней — через год!

ЛОЖКА ДЕГТЯ

Изо дня в день посетителям предлагают щи или суп, а на второе котлеты или гуляш.

Впрочем, даже получив традиционную котлету, вы можете не радоваться. Чаще всего сие блюдо преподносится с душком.

Напрасно вы будете искать на столах такие атрибуты общепита, как салфетки, перец, горчица. Их нет.

Другое дело мухи. Их в столовой сколько хотите. Летая тучами под потолком, они развлекают скушающих посетителей, тем, что пикируют в их тарелки.

Одних подобные знаки внимания возмущают. Другие не придают этому ровным счетом никакого значения. «Сообщать на троих, эта категория посетителей занята тем, что опускает бутылки сорокаградусной. Все это происходит на глазах у работников столовой, но они, как говорится, и ухом не ведут».

Интересно, что скажут на этот счет руководители аэропорта, которым члены «Комсомольского прожектора» направили подробное описание увиденных безобразий. Нам кажется, что именно они, руководители, по-настоящему заинтересованы в том, чтобы в столовой был наведен порядок. Перечисленные факты антисанитарии являются ложкой дегтя на фоне всего хорошего, что делается в аэропорту.

Павильон или забегаловка?

У самого аэровокзала Пермского аэропорта цветным куполом высятся павильон. Созданы подобных павильонов только приветствуется и авиаторами, и пассажирами, но... в зависимости от того, чем торгуют оные.

В данном случае перьям этот павильон, кроме огорчений, ничего иного не приносит. Это — рассадник «зеленого змия». Коньяки, водка, вина щедро занимают в нем видное место. А для директора ресторана Н. А. Овсепяна и его подчиненных оно стало доходным.

Однако работники аэропорта на эту «коммерцию» смотрят с иной стороны. Больше выпито, значит больше пьяных и беспорядков. И вот что удивительно: пользуются «услугами» павильона зачастую проезжие люди, а не пассажиры. Но бывают и исключения. Пришел человек в аэропорт утром в надежде улететь. По каким-то причинам рейс задержался. Вот и зашел он в павильон, а вышел... вернее выполз — на четвереньках. Куда ему в небо — на земле не держится!

Однако Н. А. Овсепян невозмутим: — Я же не буду навредить им (имеются в виду авиарботники) порядок в аэропорту! Пусть дружинники лучше работают.

В последнем он, пожалуй, прав. Дружина, возглавляемая М. Е. Новоселовым, давненько не показывалась в аэровокзале. Более года, как он назначен на этот пост, а работы «дозорных» не видно в аэровокзале. 60 авиарботников имеют удостоверения дружинников. Даже иногда в Балатово посылают их дежурить. А под носом у себя беспорядков не замечают.

М. ЕФРЕМОВ.