

ПРОГНОЗЫ ПЛАНИРОВАНИЯ

И ЖИЗНЬ

СТРЕМИТЕЛЬНО развивается авиационный транспорт как по всей стране, так и на Урале. Растут объемы перевозок, открываются новые авиалинии, совершенствуется техническая оснащенность аэропортов. Очень важно правильно руководить этим сложным процессом во всех его больших и малых звеньях. Исключительна в этом смысле роль плановых органов всех степеней.

Поэтому командиры и политработники, собравшиеся на совещание из всех подразделений, с интересом выслушали сообщение начальника планового отдела Уральского управления гражданской авиации тов. Перелюкина, в котором он рассказал об итогах работы за прошлый год и перспективах на новый — 1965-й.

Судя по данным, характеризующим динамику роста объема авиационных перевозок по нашему управлению в течение целого ряда лет, контрольные цифры плана последнего года семилетки в целом научно обоснованы по главным показателям.

Вот доказательства: по пассажирообороту прирост по управлению в 1964 году по отношению к 1963 году составил 22,4 процента, а на 1965 год этот прирост, по сравнению с фактическим за 1964 год, увеличивается на 17,9 процента, отправку пассажиров предполагается увеличить в 1965 году на 16,1 процента против 18,1 в прошлом году, и так по всем другим показателям. Обоснованность прироста, как уже указывалось выше, подтверждается всем ходом развития авиации на Урале, начиная с 1958 года.

Таким образом, в основе план нового года реален и задача командиров на местах позаботиться об успешном его выполнении. Хотя, следует сказать, что рост объема работ внушительный и вызывает у некоторых командиров недооценку своих возможностей.

Правда, в этой связи вспоминаются предыдущие совещания, посвященные тем же вопросам «утруски» очередного нового плана на год. В частности, на пороге 1964 года многие из тех товарищей, которые поднимались на трибуну нынче и пыта-

лись в какой-то мере доказать завышение кое-каких показателей на 1965 год, выступали таким же образом. Но жизнь решила по-иному: план 1964 года по управлению, как всем известно, успешно выполнен.

Разумеется, нельзя не понять командиров, когда они очень скрупулезно рассчитывают силы и возможности коллективов: ведь они будут первыми организаторами выполнения всего того, что планируется на год. И то, что тт. Лужецкий, Тарелкин и другие высказали ряд претензий к нашему плановому отделу, сбрасывать со счетов никак нельзя. Вот конкретный пример. В контрольных цифрах по Тюменскому объединенному подразделению занижены показатели спецпримененческих работ. По всем объективным данным потребность в этих работах уже в начале нового года никак не уложится в планируемых цифрах. Причем из года в год повторяется одна и та же история: в конце концов приходится обращаться в Москву с просьбой об увеличении часов налета по самолетам АН-2 на спецприменениях за счет сокращения транспортного налета.

Еще один существенный вопрос был поднят на совещании не случайно: почему производительность самолетов АН-2 в гидроварианте не берется в расчет, а на весь парк самолетов этого типа берется единая производительность?

Трудно судить, в какой именно мере эти неточности в планировании отразятся на производстве, но и не брать их в расчет тоже нельзя, как нельзя не считаться и с тем, что планирование по самолетам АН-24, предназначенным для работы в северных аэропортах Тюменской области, нуждается в серьезной доработке.

Если эти вопросы останутся до конца нерешенными, они могут выразиться в тех десятках и даже сотых процента, которых иногда не хватает для выполнения производственного плана.

В заключение хотелось бы отметить, что в самом крупном у-

нас 1-м Свердловском объединенном подразделении складываются реальные условия для успешного выполнения плана 1965 года в расчете на контрольные цифры. Кстати, в

1964 году кольцовцы доказали свои способности решать сложные вопросы производства и к финишу подошли в хорошей «спортивной форме». Поэтому слова командира подразделения П. П. Збыковского о том, что кольцовцы будут работать безубыточно, звучат убедительно. В. СИБИРЕВ.

ГЛАВНЕ

Безопасность полетов

ХОРОШИМИ производственными показателями начали новый год движженцы Кольцовского аэропорта. День за днем множатся их мастерство, выучка и опыт. Об этом говорят два случая, о которых мы хотим рассказать...

Это случилось 4 января. Экипаж ТУ-104 Западно-Сибирского управления под командованием командира корабля В. И. Дерябина (этот авиатор не так давно работал в Уральском управлении) выполнял обычный пассажирский рейс. В ночном небе случилось непредвиденное: на самолете появилась неисправность.

Экипаж передал об этом на землю. Движенцы Кольцова из смены Н. П. Свинтецкого все знания и опыт применили к тому, чтобы обеспечить успешную посадку самолета в сложной обстановке.

Диспетчер ГРДП Борис Яковлевич Неснов, старший диспетчер СКП Геннадий Спиридонович Климов и диспетчер СКП Виктор Гурьевич Шибяев до конца выполнили свой долг — ТУ-104 приземлился благополучно. Члены экипажа от души поблагодарили движженцев за помощь.

Эти работники представлены к поощрению.

А вот другой случай. Он произошел 9 января.

Экипаж корабля ИЛ-14 Северного управления под командованием тов. Ботикова пытался поднять самолет в воздух со струбиной на руле поворота...



№ 4 (1406). СУББОТА, 16 ЯНВАРЯ 1965 г. Год издания XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ВДИТЕЛЬНОВАСТЬ ДИСПЕТЧЕРОВ

Самолет уже вырвался на исполнительный старт, но был своевременно возвращен на стоянку.

Что же произошло? В этом экипаже был стажер-бортмеханик. Вылет самолета задержался на 2 часа — Пермь была закрыта. И стажер поставил на руль поворота струбицу. Командир корабля — опытный авиатор — пренебрег правилами и не осмотрел самолет. Не обратил внимания на струбицу и обслуживающий самолет авиатехник ЛЭРМ Кольцово Ю. Берсенева. Он считал, что самолет поручит на перрон. А рейс был грузовой...

И только тогда, когда самолет поручил на старт, авиатехник, поняв ошибку, доложил бригадиру тов. Дубовику. Но вряд ли они бы успели, если бы не диспетчер СКП Николай Федорович Подъячев. Это он предупредил экипаж о струбине и принял все меры к тому, чтобы предотвратить вылет.

За проявленную бдительность диспетчер СКП Н. Ф. Подъячев представлен к поощрению. А авиатехник Ю. Берсенева снят с техобслуживания и переведен на должность рабочего в производственно-диспетчерский отдел.

Л. ЕФИМОВ.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НА 1965 ГОД

Борясь за звание коллектива коммунистического труда, работники службы движения берут на себя следующее коллективное обязательство:

Безукоризненным выполнением своих должностных обязанностей и руководящих документов по обеспечению безопасности полетов исключить предпосылки к летным происшествиям по вине работников службы движения.

Четким взаимодействием между диспетчерскими пунктами управления полетами, а также между службами, обеспечивающими полеты самолетов, исключить случаи несвоевременной информации экипажей, диспетчерских пунктов и других служб по вине работников службы движения.

Не иметь необоснованного закрытия аэропорта по вине службы движения.

Не иметь задержек, срывов рейсов по вине работников службы движения. Добиться 87 процентов регулярности самолетовылетов.

Не иметь нарушений трудовой дисциплины и недостойного поведения в быту. Всегда и везде соблюдать принципы коммунистической морали.

Постоянно повышать свой специальный уровень знаний, совершенствовать формы активного руководства воздушным движением.

Систематически изучать марксистско-ленинскую теорию, постоянно быть в курсе внутренней и международной жизни.

Разработать 3 рацпредложения, направленных на совершенствование методов руководства движением самолетов и улучшение условий труда.

В течение 1965 года повысить в классе 4 человека из работников диспетчерского состава.

Вызвать на соцсоревнование коллектив службы движения Кольцовского аэропорта.

Обязательство обсуждено на общем собрании службы.

В. ПРУСАКОВ, начальник службы движения;
В. ИВАНОВ, секретарь партбюро;
Н. ЛАДЕЙЩИКОВ, профгруппорг.

ВПЕРЕДИ — ЛЭРМОВЦЫ И СИНОПТИКИ

В комитете ВЛКСМ первого Свердловского подразделения недавно подведены итоги соревнования за лучшую комсомольскую организацию в 1964 году. Комсомольцы-авиароботники брали обязательства отлично трудиться и учиться, бороться за почетное звание

ударников коммунистического труда.

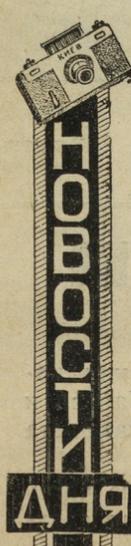
Соревнование проходило по двум группам. В первой группе первенство заняла комсомольская организация ЛЭРМ, на втором месте — комсомольцы отдела перевозок, на третьем — связисты. Во второй группе соревную-



щихся первенство завоевали синоптики.

Победителям соревнования — комсомольским организациям ЛЭРМ и АМСГ — вручены переходящие вымпелы.

Сейчас комитет ВЛКСМ готовит фотостенд, посвященный трудовым будням и отдыху молодых авиароботников. Р. БОЛОТОВА, секретарь комитета.



КОЛЬЦОВО

В аэропорту ведется подготовка к круглосуточному техническому обслуживанию самолетов ИЛ-18 и АН-10 по тяжелым формам. Это будет способствовать повышению регулярности и безопасности полетов.

Принимаются меры по улучшению культуры обслуживания пассажиров: число регистрационных стоек в аэровокзале и горагентстве возрастет почти вдвое. Для раздачи багажа готовится новое помещение, которое будет более удобным для пассажиров.

ТЮМЕНЬ

Авиароботники Тюменской авиагруппы считают одной из главных задач улучшение исправности самолето-моторного парка. В связи с этим в ЛЭРМ подразделения готовится материально-техническая база для обслуживания самолетов по всем видам регламентов.

Ведется оборудование служебных помещений для работников ИАС.

Специалисты инженерно-авиационной службы в нынешнем году внедряют поэтапное техническое обслуживание.

ПЕРМЬ

Недавно командно-руководящие работники Пермского объединенного подразделения провели совещание, посвященное улучшению регулярности движения самолетов.

С сообщением о состоянии регулярности полетов выступил заместитель командира подразделения по движению М. И. Дремин.

Принят целый ряд конкретных предложений, которые позволят сократить число задержек и срывов рейсов.

САЛЕХАРД

Хорошо поработали в 1964 году салехардские авиароботники. Впервые за несколько лет подразделение вышло из прорыва, выполнив годовой производственный план по основным показателям.

Особенно любопытна цифра по отправке пассажиров. Если сравнить количество перевезенных за год пассажиров с численностью населения в районе действия местной авиации, то получится: каждый житель пользовался воздушным транспортом не менее одного раза.

В беседе с нашим корреспондентом

КОМАНДИР летного коллектива самолетов ИЛ-18 Алексей Васильевич Никулин на наш вопрос, как авиаторы завершили старый и начали новый год, ответил предельно лаконично:

— Поработали хорошо. План перевыполнили.

А в ходе нашего разговора выяснилось, что за этими скупыми словами кроется большая напряженная работа каждого авиатора, каждого экипажа. Посудите сами. Производительность полетов в этом коллективе за год составила 101,1 процента. Горючего сэкономлено 520 тонн, а времени — 461 час.

КРЕПНУЩИЕ КРЫЛЬЯ

Особое внимание в коллективе коммунистического труда уделяется росту классных авиаторов. В истекшем году на первый класс сдали В. И. Хибин и П. Т. Лахтин, на второй класс — вторые пилоты кораблей ИЛ-18 Н. И. Маслов и В. А. Любин, бортмеханик Г. Е. Овчинников и бортрадист П. Е. Левченко. На третий класс сдал второй пилот А. Я. Иванов.

Уже в нынешнем году станут пилотами первого класса заместитель командира летного коллектива А. Ф. Чернышов, командиры кораблей ИЛ-18 Ключков, Г. Ф. Семенов и Д. И. Шурло. К сдаче на первый класс готовится штурман А. Д. Семенов.

Появились в летном коллективе молодые командиры

кораблей А. Ф. Куликов и М. Ф. Титов. Они полностью закончили программу ввода в строй и теперь проходят подготовку на слетанность.

Постоянно среди авиаторов ведется соревнование за лучший экипаж. В канун нового года, в декабре, первое место занял экипаж корабля ИЛ-18, возглавляемый А. Харитоновым, на втором месте экипаж В. Хибина, на третьем — экипаж В. Дубовика.

— В нынешнем году нашим летчикам, — говорит А. В. Никулин, — предстоит осваивать новые авиалинии, связывающие Свердловск и Пермь с Москвой, Ленинградом, Ташкентом, Горьким, Ростовом, Адлером и другими городами страны. И нужно надеяться, что авиаторы нашего коллектива

справятся с этой важной задачей. Основания для этого есть.

Уже в первой декаде января план выполнен с хорошими показателями. Производительность полетов составила 101,1 процента, сэкономлено 5 часов. А в целом в подразделении за 10 дней производительность составляет 103 процента, а экономия времени — 42 часа.

Естественно, главным в нашей деятельности остается обеспечение высокой безопасности и регулярности полетов, дальнейший рост классности авиаторов и повышение профессионального мастерства. Без этого немыслима легкая работа. Авиаторы коллектива приложат все силы к тому, чтобы с честью выполнить свой долг.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ШКОЛА ЛЕТЧИКОВ

ПО ИНИЦИАТИВЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЦЕНТРА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ АВИАЦИИ, НАХОДЯЩЕГОСЯ В ГОЛЛАНДИИ, — СООБЩАЕТ АНГЛИЙСКИЙ ЖУРНАЛ «ФАРМ МЕКАНИЗЕЙШН», — МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СОВМЕСТНО С КОМИТЕТОМ ПО ПРОДОВОЛЬСТВУ И СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ ПРИ ООН НАМЕЧАЕТ ОСНОВАТЬ ПРИ КОЛЛЕДЖЕ ПО АЭРОНАВИКЕ (ГРАФСТВО БЕРДФОРДШИР, АНГЛИЯ) МЕЖДУНАРОДНУЮ ШКОЛУ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ЛЕТЧИКОВ.

ОТКРЫТИЕ ШКОЛЫ НАМЕЧАЕТСЯ НА ОКТЯБРЬ 1965 ГОДА.

В гостях у друзей

2 ЯНВАРЯ. Итак, мы на пути к Москве. Мы — это группа школьников — детей авиароботников Свердловского гарнизона. А едем мы в гости к нашим давнишним друзьям, пионерам 643 школы Краснопресненского района города Москвы.

Самолет плавно заходит на посадку, и вот мы уже в новом аэропорту столицы — Домодедово. Сходим по трапу и сразу попадаем «в плен» к гостеприимным хозяевам.

Первые километры по городу делаем на автобусе. Курс на улице маршала Тухачевского, где предстоит первая встреча с друзьями. Уже в вестибюле школы нас встречают звуки приветственного марша. Свердловчан приветствуют пионеры и комсомольцы московской школы. С ответным словом благодарности за радужную встречу выступает секретарь комсомольской организации кольцевой школы.

Жить мы будем в школе-интернате, в новом районе столицы. Кругом многоэтажные дома, шумные улицы столицы с бесконечной вереницей машин. Обедаем вместе с хозяевами. Многие из наших ребят уже

познакомились с ними, когда москвичи были летом прошлого года в Свердловске. Вручаем школьникам столицы выпел экипажа коммунистического труда, который отныне будет вручаться лучшему классу Краснопресненского района.

Вечером незабываемая поездка по вечерней Москве. Исколесили весь центр. Впечатлений масса. Ноги гудят, чувствуется усталость, но разговоры не прекращаются до позднего вечера.

3 ЯНВАРЯ. День начинается с посещения Центрального театра Советской Армии. Смотрели спектакль «Игра без правил». После этого группа раздели-

лится на две группы. Одна пошла в Бородинской панораме. Огромный замкнутый круг радиусом 30 метров, стены которого представляют собой художественные полотна, отражающие ход Бородинского сражения. Впечатление такое, что ты сам присутствуешь при великом сражении, видишь героизм русских солдат.

Вечером «дома» устраиваем импровизированный концерт. Больше всех достается нашему баянисту Боре. Спрос на песни большой. Чаще других исполняем «Песню о Свердловске».

5 ЯНВАРЯ. Подъем в 6 часов утра. Сегодня старшая группа отправляется в Мавзолей. Младшие спешат на елку. За



Нельзя, побывав в столице нашей Родины, не сфотографироваться на память на Красной площади.

сфотографировался с нами. Многие стали обладателями его автографа.

8 января. Последний день нашего пребывания в Москве. Несмотря на мороз, едем в музей Ленина. Затем спускаемся к елке в Тайницкий сад. Вечером на балу в Кремле последняя встреча с гостеприимными москвичами.

Ранним утром 9 января мы садимся в самолет. Еще и еще раз благодарим хозяев. До свидания, гостеприимная Москва! Отныне наша дружба с пионерами и комсомольцами столицы стала еще крепче.

Н. ПЕТРОВ.

ЗДРАВСТВУЙ, столица! Москва!

ласть. Большинство ребят поехали на экскурсию в Кремль. Многие впервые воочию увидели легендарную царь-пушку, побывали в Оружейной палате.

Другая группа, состоящая из учащихся младших классов, была гостями самого главного Деда Мороза страны в Кремле. Полтора часа веселья под сводами Георгиевского зала. Это здорово! Вернулись поздно, но без гордости демонстрируя подарок в виде рубиновой звезды. Вечером ужин. Несмотря на усталость, у всех отменный аппетит.

4 ЯНВАРЯ. Как всегда, «рабочий день» начался с зарядки. Позавтракав, держим путь во Дворец пионеров. Приехали до начала елки. Использовали свободное время для знакомства с вечно молодыми Ленинскими горами.

Дворец пионеров — это действительно дворец-сказка. Семь корпусов из стекла и бетона. Одновременно здесь в кружках могут заниматься 14 тысяч ребят. Целая армия!

Во второй половине дня метро доставляет всех нас к знаме-

ном обедом шумно обмениваемся впечатлениями.

Вечером старшекласники едут на бал в Лужники. Незабываем концерт, где мы встретились со многими известными артистами. Ладони не жалели, аплодировали от души.

6 ЯНВАРЯ. Завтрак и опять в путь на автобусе. Его маршрут по историческим и культурным памятникам Москвы. Еще раз убедились, как величественна и прекрасна наша столица. Внимательно слушали увлекательный рассказ экскурсовода об МГУ и Черемушках.

С особым интересом знакомимся с Музеем авиации и космонавтики. Как-никак, а мы тоже в какой-то степени авиаторы.

7 ЯНВАРЯ. Вся первая половина дня ушла на подготовку к торжественной встрече с космонавтом П. Р. Поповичем.

Шесть часов вечера. Вся группа собирается в актовом зале школы. Звучат аплодисменты, и вот перед нами герой космоса. Он увлекательно рассказывал о том, как учатся его дру-

гие буквально засыпали его вопросами.

Памятная встреча заканчивается «Песней о Свердловске», которая понравилась Павлу Романовичу. На прощание он



Внимательно слушают москвичи — преподаватели 643 школы выступления уральцев.



Горячий привет москвичам от уральцев передала Л. Криворова.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС15042. Заказ № 1383.

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

ОСВОИЛИ АН-24

Недавно «молния» ЛЭРМ поздравила инженеров линейных мастерских товарищей Лобанова и Сахибгариева с успешным освоением самолета АН-24.

Эти специалисты изучили материальную часть новой крылатой машины без отрыва от производства.