

ПОКАЗАТЕЛИ РАДУЮТ

— Каковы итоги работы кольцовских труженников в минувшем году и успехи в нынешнем? — с таким вопросом мы обратились к начальнику Кольцовского аэропорта ИСАЮ ЛЕОНИДОВИЧУ ШМАЛЬЦУ.

— Итоги 1964 года радуют. Успешно выполнен план по авиаперевозкам, капитальному строительству и вводу в строй производственных объектов.

В минувшем году в городке авиаработников построено и сдано молодым новоселам общежитие на 250 мест. Заселен уже и 44-квартирный дом с двумя магазинами.

В 1965 году перспективы благоустройства в Кольцовском аэропорту еще более значительны. Во-первых,

предполагается строительство нового пассажирского павильона на 700 человек. Это позволит улучшить качество обслуживания пассажиров. Кроме того, в Кольцово начнется строительство центральной котельной, откуда будет распределяться на производственные участки и в жилые дома самое дешевое топливо — бухарский газ.

Помимо всего, в нынешнем году завершится строительство здания учебного подразделения со светлыми классами и лабораториями.

В беседе с нашим корреспондентом

Будет построен детский комбинат и новый жилой 32-квартирный дом.

Неплохо поработали в минувшем и начали новый год коллективы отдела перевозок, возглавляемый тов. Громовым, и аэродромной службы, руководимой инженером тов. Стихиным. В целом службы аэропорта потрудились хорошо. План IV квартала и в целом годовой выполнен успешно. Думается, что и в будущем мы будем держать этот курс.



№ 5 (1407).
СРЕДА,
20 ЯНВАРЯ
1965 г.
Год издания
XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Открытое письмо начальнику ОМТС Тюменской авиагруппы ГЕРВИСУ Я. М.

заявки в ОМТС ТАГ по упомянутому поводу. Результатов — никаких.

Да только ли о мебели писали в авиагруппу? Нерешенным остался вопрос о снабжении летчиков спецобмундированием.

Обычно в ответ на наши просьбы и заявки говорят: «вы вновь созданные». Но ведь мы реально существуем, трудимся, приносим немалую пользу в освоении нефтяных богатств Сибири, значит, о нас следует заботиться. И, конечно, то, что нам недавно отправили 10 пар унтов, ни в коей мере не удовлетворит наших потребностей в спецобмундировании.

Положение со снабжением нас запчастями и материалами

для эксплуатации авиационной техники столь же критическое.

Мы уверены, что очень многое в устранении перечисленных недостатков зависит от отдела материально-технического снабжения Тюменской авиагруппы. Надеемся, что наше письмо будет правильно понято тов. Гервисом и вслед за ним последуют практические меры по снабжению нашего подразделения необходимым имуществом и оборудованием.

ПАНЬКОВ,
секретарь партийного
бюро
Сургутского подразделения.

КАДНИКОВ,
председатель местного
комитета профсоюза.

Растет производительность

Четвертый квартал 1964 года знаменателен для строителей СМУ-8 высокими темпами строительно-монтажных работ. Объем строительно-монтажных работ за три последние месяца года выполнен на 117,6 процента, в том числе собственными силами — на 119,4 процента.

Особенно хорошо потрудились строители по вводу объектов строительства в действие, этот показатель достиг 165,4 процента.

Ускоренные темпы явились результатом постоянного роста производительности труда. Средняя выработка на каждого рабочего в IV квартале 1964 года повысилась до 115 процентов.

Благодаря успешному ходу строительных работ кольцовские авиаработники получили два благоустроенных жилых дома, кафе и другие бытовые и производственные помещения.

Однако, говоря об успехах в строительстве, следует подчеркнуть, что вопрос о повышении качества стоит перед строителями по-прежнему остро.

С. ВЛАДИМИРОВ.

О методах планирования деятельности эксплуатационных подразделений ГА



В ОТ УЖЕ третий год эксплуатационные подразделения гражданской авиации работают, применяя новые методы планирования. К сожалению, некоторые руководящие работники подразделений не понимают сущности новых методов планирования, не знают, как правильно строить свою работу, на что нацеливать личный состав для обеспечения государственного плана.

Один из основных принципов социалистического планирования требует, чтобы каждое предприятие в первую очередь несло ответственность за те показатели, которые непосредственно зависят от его работы и на выполнение которых оно может оказывать действительное и эффективное влияние.

Парадоксальным в старой системе планирования было то, что государственный план по авиаперевозкам в тонна-километрах доводился до транспортных подразделений, а не до аэропортов, в то же время именно аэропорты являются основными коммерческими предприятиями, обеспечивающими организацию авиатранспортного процесса и привлечение коммерческой загрузки.

Авиационные подразделения располагали только летно-подъемным составом и самолетным парком и призваны были осуществлять процесс перевозок по заданным маршрутам между аэропортами.

По старой системе планирования, кроме авиаперевозок в тонна-километрах, авиационным подразделениям планировались важнейшие показатели государственного плана: пассажирооборот, использование самолетов

Дорогие читатели! Сегодня в нашей газете открывается «Университет авиационных знаний». В нем мы поведем большой разговор о методах хозяйствования в эксплуатационных подразделениях гражданской авиации, поговорим о том, как правильно использовать преимущества новой системы планирования, направленные на дальнейшее повышение

экономичности работы авиации, роста производительности труда.

Просьба к читателям газеты, всем работникам подразделений управления написать нам, с какими вопросами вы бы хотели познакомиться в «Университете авиационных знаний».

по коммерческой загрузке и, наконец, себестоимость транспортной продукции (тонна-километра).

Аэропортам же планировалось:

Количество отправляемых пассажиров (человек), а также почта и грузы (в тоннах), независимо от дальности, на которую эти пассажиры, почта и грузы должны перевозиться.

Расходы по содержанию только собственного аэропорта, включая и техобслуживание самолетов.

Выручка от пассажиров, почты и грузов.

Результаты финансовой деятельности (прибыль или убыток).

Таким образом, видно, что в планах аэропортов, как основных авиатранспортных предприятий, отсутствовали основ-

ные показатели работы воздушного транспорта, такие как:

1. Пассажирооборот.
2. Объем авиаперевозок в тонна-километрах.
3. Себестоимость авиаперевозок.

В 1963 ГОДУ в Аэрофлоте введены новые методы планирования, введена новая структура эксплуатационных подразделений, что было направлено на повышение экономичности и безопасности работы гражданской авиации.

Из указанных недостатков старой системы уже можно понять то новое и прогрессивное, что должно быть в новой системе планирования.

Новая система планирования поставила на свои места аэропорты и авиационные подразделения.

От объединенных авиаподразделений требуется выполнение

основных показателей государственного плана, установленных для Аэрофлота, а именно:

1. Тонна-километраж до первого пункта посадки самолета (участковый тонна-километраж).
2. Пассажирооборот (тарифный до пункта назначения) на первоначальные отправки.
3. Коммерческая загрузка выпущенных из аэропорта самолетов.
4. Объем работы авиации спецприменения в приведенных часах.
5. Производительность труда.
6. Доходы (выручка).
7. Себестоимость 10 т/км (до первого пункта посадки), приведенного часа на спецприменении.
8. Финансовый результат (прибыль, убыток).

От летных подразделений требуется обеспечение регулярности и безопасности полетов, но это не значит, что с летно-подъемного состава снижается моральная ответственность за коммерческую загрузку самолетов.

Все остальные показатели плана, которые по старой системе планировались как основные аэропортам и авиаподразделениям, являются расчетными, но они должны способствовать обязательному выполнению основных показателей плана.

Таким образом, задача личного состава подразделения сводится:

К ВЫПОЛНЕНИЮ 8 ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНА.

ОБЕСПЕЧЕНИЮ РЕГУЛЯРНОСТИ И ПОЛНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

УГОЛОК

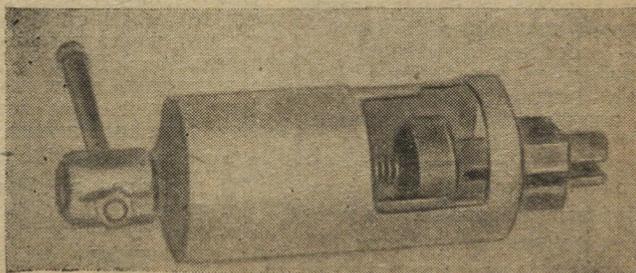
рационализатора

Мастер — золотые руки

А. В. Шабуров работает в реммастерских механиком по ремонту электрооборудования самолетов и вертолетов. Помимо основной работы, опытный специалист много времени уделяет рационализации. На счету изобретателя не-

мало интересных предложений.

Перед вами съёмник для снятия шестерни редуктора электромеханизма МП-100М. Внедрение этого несложного по своему устройству приспособления во многом облегчает труд ремонтников.



«Летающий кран» в Тазовском

На днях жители поселка Тазовское Тюменской области впервые увидели вертолет МИ-6. Могучая винтокрылая машина, экипаж которой возглавляет летчик Анатолий Зильберфарб, совершила рейс по трассе Тюмень—Сургут—Тарко-Сале—Тазовское. Авиаторы, преодолев пургу, доставили разведчикам Заполярья турбобуры и другой груз большого объема, который «не под силу» для авиамашин другого класса.

(«Правда»).

ЛЮДИ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Хорошая традиция у авиароботников Свердловского объединенного подразделения. Каждое знаменательное событие находит здесь отражение в листках трудовой славы.

На днях в очередном выпуске читатели познакомились с новыми передовиками производства. Восемнадцать авиароботников завершили налет трех миллионов километров.

Вместе с коллективом Сверд-

хорошие ВЕСТИ

ловского подразделения мы поздравляем опытных авиаторов А. В. НИКУЛИНА, Г. А. БОРЦОВА, И. Ф. ХАЛИНА, М. Г. САЙТКУЛОВА, В. Г. ВАСЕВА и других с производственными успехами.

Кинорассказ ведет БОРТПРОВОДНИЦА

Эта маленькая киноновелла необычна. Прежде всего потому, что почти вся отснята в воздухе на борту быстрокрылого ИЛ-18. И еще одна особенность: комментирует ее бортпроводница. Из этих комментариев мы узнаем, что командир экипажа воздушного лайнера И. Ф. Халин заканчивает свой третий миллион километров.

На экране — удобно расположенные в салоне пассажиры. Звучит приятный голос бортпроводника, нашей свердловской стюардессы Аллы Ильясовой. Она сообщает, что самолет благополучно приземлился в аэропорту Кольцово.

Вместе с пассажирами сошел с борта самолета и Владимир Дьяконов — оператор Свердловской киностудии, снявший этот сюжет для киножурнала «Советский Урал».

КОММУНИСТ, КОМАНДИР, ТОВАРИЩ

В трудовом коллективе каждого из нас окружает много замечательных людей, простых и сердечных. К их числу относится и командир авиазвена второго Свердловского подразделения коммунист Владимир Захарович Белоносов. Он возглавляет партийную организацию нашего подразделения.

23 года летной работы за плечами этого человека. Приобретен богатый опыт не только сугубо летной профессии, но и работы с людьми. Не раз можно встретить у В. З. Белоносова молодых авиаторов. Один пришел к нему за советом, другому нужно ответить на какой-либо вопрос по специальности. Владимир Захарович всегда готов прийти на помощь младшему товарищу. Для каждого у него в запасе — шутка, искреннее душевное слово.

Сейчас В. З. Белоносов исполняет обязанности заместителя подразделения. И особенно чувствуешь непосредственность и теплоту этого человека, заботу о каждом из нас.

Нам, молодым авиаторам, есть с кого брать пример.

Есть у кого учиться летному мастерству и самому ценному человеческому качеству — откровенности и товариществу.

В. МЯСНИКОВ,
штурман второго
Свердловского
подразделения.



КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР

В любое время дня и ночи, в стужу и слякоть, вьюгу и зной спешит на аэродром на своей автомашине молодой шофер автобазы Челябинского аэропорта Виктор Иванович Черепанов. Умелые руки специалиста делают все для того, чтобы техника, вверенная ему, действовала безотказно.

В октябре прошлого года В. И. Черепанов стал членом КПСС.

— Высокого звания коммуниста достоин вполне! — говорит о нем секретарь парторганизации Иван Владимирович Сержантов. Виктор и специалист отличный, и активист хороший. На все у него хватает времени: умело обслуживает автомашину, а вечерами садится за учебники — учится в школе рабочей молодежи.

Добрый пример в труде показывает водителям коллектива автобазы Виктор Черепанов. Он успешно завершил 1964 год и новыми производственными победами встретил завершающийся год семилетки.

Л. ЕФИМОВ.



Фоторепортаж НА ТУРИСТСКИХ ТРОПАХ

В КАНУН Нового Денежкин Камень высотой 1470 метров и Конжаковский Камень — 1540 метров. К походу готовились тщательно. Лыжи, рюкзаки, охотничья амуниция — все досконально проверялось перед дальней дорогой. И вот — Идель. Кроме того, предстоит «взять штурмом» две вершины — Долинченко, Спесивцев.



Гилев, Болотов, пионер-друзья Кашицына и другие — всего десять человек — устремились вперед.

Морозный воздух бодрит. Мягко поскрипывает снежок под лыжами. 180 километров предстоит пройти спортсменам-туристам.

Как не запечатлеть этот интересный поход! Авиатехник Вадим Долинченко одновременно и кинооператор, и фотограф. Щелкает затвор фотоаппарата, стрекочет кинокамера. Вадим

улыбается: должны по-лучиться неплохие кадры!..

И вот почти двухсоткилометровая гасса похода позади. Задача выполнена: «завезены» смельчаками обе горные вершины, добыты охотничьи богатые трофеи — белые куропатки. А главное — в этом походе подготовлены 8 общественных инструкторов по туризму.

Р. БОЛОТОВА,
секретарь комитета
ВЛКСМ первого
Свердловского
подразделения.



СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

В РЕДАКЦИЮ «Авиатора Урала» обратился с письмом токарь-бригадир ПАРМ Магнитогорского аэропорта А. ДАНИЛОВ. Вот что он пишет.

«Прошу ответить на вопрос. Я работаю токарем-бригадиром в Магнитогорском аэропорту. До этого трудился на магнитогорском комбинате, в тресте Магнитострой. Уходя в отпуск, один раз в три года я получал дополнительно к 12 рабочим дням 3 выходных дня. В Магнитогорском аэропорту я работаю уже 3 года 6 месяцев. Нынче пошел третий раз в отпуск, но мне не дали тех дополнительных дней к отпуску, которые давали на комбинате. Почему? Прошу разъяснить этот вопрос»...

Редакция обратилась с письмом А. Данилова к юриконсульту Уральского управления гражданской авиации Н. А. Могиленских. Вот его ответ.

«В УКАЗАНИЯХ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА ОТ 15 ДЕКАБРЯ 1930 ГОДА О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ТРЕХ-ДНЕВНЫХ ОТПУСКАХ ЗА НЕПРЕРЫВНЫЙ СТАЖ

РАБОТЫ НА ОДНОМ ПРЕДПРИЯТИИ НЕ МЕНЕЕ 2-х ЛЕТ» — РАБОТНИКИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА НЕ УПОМИНАЮТСЯ. ИЗМЕНЕНИИ НА ЭТОТ СЧЕТ НИКАКИХ НЕ БЫЛО».

НОВЫЕ СТИХИ

Снежинки

Лучистые снежинки — Ажурные тела. Такая же лучистая Любовь ко мне пришла. Прошу я вас, снежинки, Мне сердце остудить, — Нельзя же замороженной! Вслед за мечтой ходить! Быть может, вы хотите, Чтоб я, как вы, была — Холодная, бездушная, Спокойная жила? Похожей быть согласна, Но только — красотой, Попробуйте, влюбите! Какой уж там покой!.. Снежинки молчаливые, Меня вам не понять! Я больше, чем счастливая — Весь мир хочу обнять!

З. ГЕРАСИМОВА,
наш рабкор.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ» — ДЛЯ АВИАТОРОВ

В СЕСОЮЗНОЕ издательство «Транспорт» одно из молодых, вновь созданных за последнее время путем объединения ранее существовавших специализированных издательств и издательских отделов. Став единым, новое издательство с каждым годом становится крупнее, расширяет тематику своей продукции — книг, брошюр, учебников и учебных пособий. Это расширение коснулось и литературы о самом быстром и перспективном виде транспорта — воздушном. Не так давно в издательстве создана новая редакция — авиационного транспорта.

— Работники редакции, — рассказал ее заведующий Николай Петрович Гордеев, бывший штурман, выпускник Академии имени Н. Е. Жуковского, — призваны к тому, чтобы наиболее полно удовлетворить разнообразные запросы читателей. А нашими читателями будут, конечно, не только работники гражданской авиации, но

и те, кто пользуется услугами воздушного транспорта — пассажиры.

Чтобы лучше знать запросы читателей, учесть их пожелания и интересы, работники редакции проведут читательские конференции в ряде управлений гражданской авиации. Встречи и конференции помогут при выпуске литературы по гражданской авиации избежать ошибок, одной из причин которых являлся отрыв от жизни, от практической деятельности подразделений.

Планы на будущее довольно значительны. Достаточно сказать, что через несколько лет издательство «Транспорт» будет выпускать ежегодно литературу, общий объем которой — тысячи печатных листов.

ЧТО же мы готовим к изданию в ближайшее время?

Прежде всего, книги, брошюры, справники, в которых обобщается опыт эксплуатации уже известных самолетов и

вертолетов, на которых осуществляются массовые перевозки пассажиров и груза. К ним следует отнести учебные пособия П. Бахтера «Аэродинамика самолета ТУ-104», Н. Пилипенко, Н. Пичугина, А. Охонского, Н. Трухова — «Выполнение полетов на самолете», справочник по навигационному оборудованию и связанному радиооборудованию самолета ТУ-104, ТУ-124, ТУ-114 и многие другие. В этих книгах рассказывается об устойчивости и управляемости самолетов при больших скоростях полета.

Не забыты и труженики «малой» авиации. Специально

для них готовится брошюра Н. Кирсанова «Аэродромы для авиационно-химических работ». В ней рассматриваются вопросы, связанные с оборудованием аэродромов для авиации специального применения при обслуживании сельского хозяйства.

ИЗДАТЕЛЬСТВО учитывает и тот факт, что гражданская авиация все время обновляется, пополняется новой авиационной техникой. В качестве примера такого «пополнения», которое ожидается в ближайшее время, следует отметить новые самолеты ТУ-134 и ИЛ-62. Издательство уже планирует соответ-

ствующую литературу и по этой технике.

— Итак, — говорит в заключение Н. П. Гордеев, — у работников всех видов транспорта, включая воздушный, есть свое издательство — «Транспорт». Знакомьтесь с ним по тем книгам и брошюрам, которые будут выходить регулярно, начиная с 1965 года. Шлите нам свои заявки и пожелания, а также рукописи по тем или иным вопросам эксплуатации самолетов и вертолетов, по обмену опытом организации воздушных перевозок и снижения их себестоимости. Наш адрес: Москва И-62, улица Сретенка, д. 27/29.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15051. Заказ № 1433.

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