

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 57 (1459).

СРЕДА, 28 ИЮЛЯ  
1965 г.

Год издания  
XXIII

1965 год является завершающим годом семилетнего плана развития народного хозяйства. Надо сказать, что авиарботники Уральского управления успешно завершили первое полугодие 1965 года. Планируемые показатели выполнены авиаторами Урала со значительным превышением. Однако на некоторых производственных показателях хотелось бы остановиться подробнее.

Взять хотя бы план по пассажирообороту. Уральское управление выполнило этот важный показатель на 100,2 проц. Однако у нас есть отдельные подразделения, которые недоотправили за первое полугодие тысячи пассажиров. К этим коллективам относятся Уктусское, Пермское подразделения.

План по тонно-километровой работе до первого пункта посадки управления выполнило на 110,1 проц., однако такие подразделения, как Курганское, Пермское, аэропорт Янаул, с этим показателем не справились.

Что касается финансового состояния Уральского управления в первом полугодии, то лучше всего его характеризует солидная сумма сверхплановой прибыли. Вместе с тем, и в этой части у нас имеются отстающие коллективы, которые зависили себестоимость тонно-километров.

О серьезных недостатках в работе говорит тот факт, что Уральское управление имеет перерасход по заработной плате. Как ни странно, но в таких подразделениях, как Курганское, Пермское, ТАГ, рост средней заработной платы опережает рост производительности труда.

До сих пор в управлении имеют место летные происшествия. А ведь не секрет, что те же поломки выводят на длительное время самолеты из производственной деятельности.

Одним из основных качественных показателей работы подразделений является регулярность движения. Именно регулярность движения самолетов повышает безопасность полетов, влияет на экономичность эксплуатации материальной части.

Нарушение расписания движения самолетов приводит к увеличению простоев в пути, уменьшению коммерческой скорости. В то же время высокая коммерческая скорость является преимуществом воздушного транспорта перед другими видами сообщения. К сожалению, в нашем управлении мы этого преимущества не видим. Регулярность движения самолетов за первое полугодие составила: по рейсам — 84,6 процента, по самолето-вылетам — 80,6 процента.

Большое влияние на экономичность работы подразделений имеет налет часов на один списочный самолет. К сожалению, на местах этому важному вопросу уделяется мало внимания. Анализ показывает, что самолеты и вертолеты подолгу простаивают у нас на земле, что приводит к снижению объема перевозок.

На финансовые показатели и на удорожание себестоимости воздушных перевозок влияет также чрезмерно большая работа моторов на земле. В результате работы двигателей вхолостую на земле перерасходовано 1815 тонн керосина. Цифра солидная, если учесть, что на этом горючем

можно было бы сделать 316 рейсов на самолете ИЛ-18 до Москвы, перевезти дополнительно 25280 пассажиров.

Задача руководителей подразделений свести до минимума непроизводительные расходы. Только в этом случае мы можем рассчитывать на успех и с честью завершить выполнение плана завершающего года семилетки.

**В. ПЕРЕПЕЛКИН,**  
начальник планово-экономического отдела  
Уральского управления МГА.

## По следам наших ВЫСТУПЛЕНИЙ

14 ИЮЛЯ 1965 года в газете «Авиатор Урала» было опубликовано письмо командира летного коллектива тов. Баженова под заголовком «Заправка по-сургутски». Начальник Сургутского аэропорта тов. БУРКОВСКИЙ сообщил в своем ответе редакции:

«Факты неорганизованности

при заправке самолета ЯК-12 подтвердились.

И. о. инженера ГСМ аэропорта Сургут тов. ПАРФЕНОВУ дано указание в двухдневный срок привести заправочную тележку и другие приспособления для заправки самолетов ЯК-12 в исправное состояние.

В связи с тем, что самолет ЯК-12 прилетает в Сургутский аэропорт всего несколько раз в год, выделять для его заправки специально топливо-заправщик под бензин Б-70 нецелесообразно.

За допущенное упущение в работе и. о. инженера ГСМ тов. ПАРФЕНОВУ и технику ГСМ тов. ЛИГУН объявлены дисциплинарные взыскания».

## Механизация заправки самолетов в аэропортах

В феврале этого года в Свердловском аэропорту принята в эксплуатацию стационарная система централизованной заправки самолетов топливом.

Эта система обеспечивает тщательное обезвоживание и фильтрацию топлива, подаваемого на заправку самолетов. Скорость заправки самолета не превышает 15 минут.

Строительство ЦЗЛ позволило сократить число использованных до сих пор топливозаправщиков и, по предварительным подсчетам, принесет аэропорту годовую экономию эксплуатационных расходов свыше 13 тысяч рублей.

Аналогичные сооружения за-

кончены и находятся в процессе пуско-наладочных работ в Иркутском и Хабаровском аэропортах.

В текущем году заканчивается разработка еще более совершенных проектов систем для ряда других крупных аэропортов. По заявкам управлений ГА, в которые входят эти аэропорты, министерством уже выделены необходимые средства для их строительства в 1966 году.

Ряд аэропортов с небольшой интенсивностью полетов, как Норильск, Петропавловск-Камчатский, Балхаш, Хатанга, в 1964-65 гг. ввели в эксплуатацию упрощенные системы централизованной заправки самолетов

топливом, на базе сборно-разборного трубопровода, сепараторов, фильтров и переносных средств перекачки.

Эти аэропорты также добились значительной экономии. В расчете на год экономический эффект составил по Норильску 23 тысячи рублей, по Петропавловску-Камчатскому — 8 тысяч рублей.

Сейчас такая система заправки организуется в аэропортах Украинского, Якутского, Узбекского и других управлениях гражданской авиации.

**В. МАРКОВ,**  
начальник УГСМ  
Министерства гражданской  
авиации СССР.

## НАГРАДЫ АКТИВИСТАМ

За активное участие в строительстве стадиона на общественных началах командир Тюменского объединенного подразделения Г. В. Тарелкин наградил председателя местного комитета А. И. Козлова денежной премией.

Денежные премии вручены также командиру летного коллектива А. Т. Аксененкову, трактористам Е. Ф. Андрееву, Г. К. Шеферу, И. Е. Семидецкому, командиру самолета АН-2 В. П. Михалеву.

## Хозяйственная жилка

Июльское солнце палило нещадно. Даже потоки воздуха от вращающихся лопастей вертолетов не приносили желанной прохлады. Однако жестокая жара не повлияла на ход строительства на участке подготовки производства в ЛЭРМ Тюменского объединенного подразделения.

Мастера участка Петра Федоровича Каратаева я встретил прямо на строительной площадке. Мы разговорились.

— Решено в коллективе, — рассказывает П. Ф. Каратаев, — так разместить оборудование на вертолетном участке, ни одна деталь не осталась под открытым небом. Это продлит срок службы оборудования, снизит простой вертолетного парка.

На наш взгляд, есть все основания полагать, что с поставленной задачей коллектив участка справится успешно.

Дело здесь делается большое, хотя сами сооружения, на первый взгляд, и не поражают воображение своими скромными размерами. Надо иметь в виду, что возводятся они собственными силами и средствами. Расходы государственных средств сведены до минимума. Даже строительные материалы изыскиваются на месте без каких-либо затрат. Расходная кладовая, например, полностью построена из подручного материала. Доски от разборки контейнеров, в которых поступают вертолеты и запчасти к ним, как раз и послу-

жили стройматериалом. Из этих же досок построен склад для крупногабаритных деталей.

Особенно отличился в строительстве производственных помещений рабочий участка подготовки производства Федор Иванович Гуселетов. Плотничье мастерство, хозяйственная жилка в характере рабочего очень пригодились. Этот неутомимый труженик оказался не только хорошим производственным, но и неплохим организатором.

Одновременно со строительством расходной кладовой и склада для крупногабаритных деталей ведутся работы по пристрою монтажного помещения при доке. На-

личие такого помещения значительно облегчит условия труда при обслуживании материальной части, особенно в зимнее время.

В результате строительства земляного склада (тоже собственными силами) улучшились условия хранения химикатов, лакокрасок и других материалов. Особенно хорошо потрудились на строительстве этого склада рабочий участка подготовки производства М. М. Кобыков.

Однако очень досадно, что энтузиазм коллектива участка не всегда находит достаточную поддержку со стороны командования Тюменского объединенного подразделения. Не раз мастера участка подготовки производства, в частности



тов. Каратаев, обращались к командиру подразделения за помощью, но мер до сих пор не принято никаких. Речь идет о необходимости заказать и изготовить дверные и оконные проемы, рамы для окон, стеллажи. Пока этими вопросами всерьез никто не занимается. В результате из-за отсутствия нескольких дверных и оконных комплектов ввод помещений в строй затягивается.

**В. СИБИРЕВ.**



Еще несколько минут и самолет ИЛ-18 Свердловского подразделения вылетит из Кольцово и возьмет курс на Адлер.

**А. ПОТАПОВ**—второй пилот, наблюдает за посадкой пассажиров на борту лайнера.

## Бумажные барьеры

Оформление документов на вселение в гостиницу «Лайнер» Кольцовского аэропорта иногда представляет собой барьер, для преодоления которого необходимо обладать железной стойкостью и олимпийским спокойствием.

Очень уж много времени уходит на заполнение анкеты, отражающей всю родословную пассажира. Кроме того, администратор, работающий одновременно на две гостиницы (новую и старую), в ряде случаев вынужден, не закончив оформление пассажиров в одной гостинице, срочно направляться в другую. 21 июля мне довелось простоять в очереди более трех часов, так как администратор был вызван к дежурному милиционеру в связи с каким-то происшествием.

На мой взгляд, поддержанием общественного порядка в аэропорту должны заниматься дружинники. Членам «Комсомольского штаба за отличное обслуживание пассажиров» следует также почаще заходить в вестибюли гостиниц.

**В. ШАБАШОВ,**  
пилот вертолета МИ-1 Березовского подразделения.

## Условия приема

в вечерний университет марксизма-ленинизма политотдела Уральского управления гражданской авиации на 1965-1966 учебный год

1. Учитывая запросы коммунистов и беспартийного актива, политотдел в 1965-66 учебном году организует следующие факультеты вечернего университета марксизма-ленинизма:

**ПАРТИЙНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА** (одногодичный). На факультете изучаются: научный коммунизм, партийное строительство, основные проблемы современного коммунистического и рабочего движения, методика и практика пропагандистской и партийной работы, вопросы коммунистического воспитания.

Факультет создается в первом Свердловском подразделении.

**ФАКУЛЬТЕТ ОСНОВОВ МАРКСИЗМА-ЛЕНИНИЗМА** (двухгодичный) создается в первом Свердловском, Тюменском, Челябинском и Пермском подразделениях. На факультете изучаются: история КПСС, политэкономика, диалектический и исторический материализм, конкретная экономика гражданской авиации.

2. Поступающие в университет должны иметь высшее или среднее образование.

3. Вопрос о зачислении слушателей в вечерний университет марксизма-ленинизма рассматривается партийным комитетом или партбюро и окончательно

но решается мандатной комиссией политотдела, которая работает с 1 августа по 1 сентября с. г.

Каждый подающий заявление в вечерний университет марксизма-ленинизма обязан явиться в мандатную комиссию лично. К заявлению должны быть приложены: характеристика, решение первичной партийной организации о направлении на учебу, анкета и две фотокарточки размером 3x4 см.

4. Занятия проводятся еженедельно по четыре академических часа, начиная с 1 сентября по 1 июня.

5. Справки о приеме в вечерний универси-

тет марксизма-ленинизма можно получить по адресам:

Политотдел — телефон Б2-05-21, доб. 54. Кабинет политпросвещения — телефон Б2-10-25, доб. 4-35, в парткомах и партбюро Свердловского, Челябинского и Пермского подразделений.

6. Слушателям, сдавшим экзамены в вечерний университет марксизма-ленинизма по истории КПСС, политэкономии, марксистско-ленинской философии и конкретной экономике, эти предметы засчитываются при сдаче экзаменов в вечерних, заочных вузах.

бы на проезд в аэропорт не затрачивалось лишнего времени. Серьезные недостатки имеются и в организации общественного питания.

Президиум ВЦСПС принял к сведению заявление первого заместителя министра гражданской авиации Г. С. Счетчикова о том, что министерством приняты меры по устранению недостатков. В принятом постановлении намечены меры улучшения обслуживания пассажиров воздушного транспорта.

## В ПРЕЗИДИУМЕ ВЦСПС

Десятки миллионов советских людей ежегодно поднимаются в воздушный океан. Во многих районах страны воздушный транспорт стал основным видом пассажирского сообщения.

Рост перевозок сопровождается строительством аэровокзалов, гостиниц, улучшением организации перевозок между городами и аэропортами, информационно-справочной службы, продажи билетов, приема и выдачи багажа и других видов услуг.

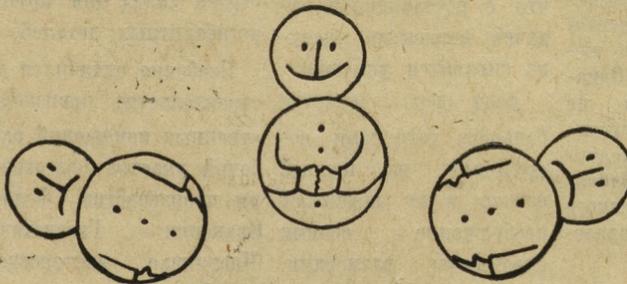
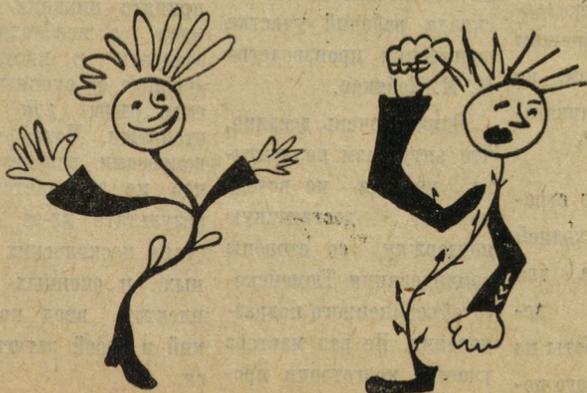
Однако сделано еще далеко не

все. Об этом, главным образом, и говорилось на заседании Президиума ВЦСПС, который рассмотрел вопрос о том, как хозяйственные и профсоюзные организации занимаются обслуживанием пассажиров воздушного транспорта. Отмечались случаи нарушений расписания полетов, чего можно было бы не допускать. Приводились факты плохой информационно-справочной работы, невнимательного отношения к пассажирам. В ряде городов нет настоящей заботы о том, что-

## САТИРИЧЕСКИЕ МИНИАТЮРЫ

### ЛОВКАЧ

Давно ли был за подлость бит,  
И снова яростно «ловчит».  
Вот-вот опять ему влетит,  
Но он несколько не грустит.  
Напивив маску покаяния,  
Ловкач захнычет:  
— Братцы, я — не я!..  
Товарищ, на рисунок глянь-ка:  
Тебе знаком сей «Ванька-встанька»!



### РАЗНООБРАЗИЕ

Встречать начальство на перрон  
Идет, цветя нежней ромашки...  
А если важных нет персон,—  
Покажет хамские замашки!

**В. Милютин,**  
радиооператор Курганского  
аэропорта.  
Рисунки автора.



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

## РАБОТНИКИ О СВОИХ ТОВАРИЩАХ

щущу металла, короткий треск пневмолотка и заклепка прочно схватывает шов.

Пока клепалась одна сторона обшивки, наш авиаспециалист Михаил Михайлович Давыденко восстанавливал разрушенный узел искроразрядника. Короче говоря, разгорелось настоящее соревнование двух мастеров авиационного дела. Перефразируя слова поэта, о них можно было бы сказать:

«Трудились оба от души.  
И оба были хороши!»

В результате дружной работы дефект был устранен в короткое время и самолет взорвался в строй.

**Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,**  
начальник цеха  
Челябинских ЛЭРМ.

Все ясно: повреждены нервы, разрушен кронштейн искроразрядников, пострадала и обшивка.

Работа по восстановлению руля высоты предстояла серьезная, а тут еще не оказалось листового анодированного дюралюминия. Кроме того, пневматического молота нужной марки, также не было на участке. Выручил нас Анатолий Дмитриевич. Оказывается, он, собираясь в командировку, захватил с собой кое-какие материалы и необходимый инструмент, в том числе и анодированную дюраль.

Работа оживилась. Время от времени мы с восхищением наблюдали за тем, с какой легкостью наш товарищ орудует инструментом. Едва уловимое движение рук и сверло дрели легко пронизывает тол-

## ЗА ДОБЛЕСТНЫЙ ТРУД

**За личный безаварийный налет часов и безупречную работу на-граждены авиаторы Уральского управления ГА.**

**Знаком «За безаварийный налет с планкой штурман — 3000 часов»:**

**Монжелесов Анатолий Георгиевич** — старший штурман Челябинского подразделения.

**Макаров Борис Васильевич** — штурман корабля ИЛ-18 Челябинского подразделения.

**Знаком «За безаварийный налет с планкой бортмеханик — 3000 часов»:**

**Чадов Юрий Александрович** — бортмеханик корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.

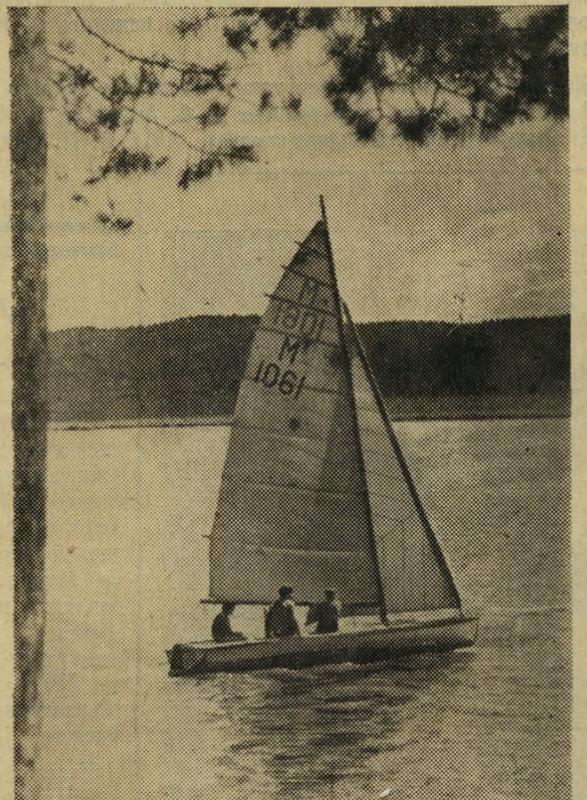
**Оспицев Виктор Николаевич** — бортмеханик корабля ИЛ-18 Свердловского подразделения.

**Колдырин Вениамин Андреевич** — бортмеханик корабля ИЛ-18 Свердловского подразделения.

**Говорин Иннокентий Васильевич** — бортмеханик корабля ИЛ-18 Свердловского подразделения.

**Знаком «За безаварийный налет с планкой бортрадист — 3000 часов»:**

**Паутов Игорь Александрович** — бортрадист корабля ЛИ-2 Пермского подразделения.



Уральское лето в разгаре. Пользуясь каждым погожим деньком, любители водного спорта не покидают голубых просторов прудов и озер. Паруса яхты напряжены упругим ветром. Совсем как на Рижском взморье!

Фотоэтиюд **Р. Пикова.**

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 15584. Заказ № 4190.

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