

# КОММУНИСТЫ ИДУТ ВПЕРЕДИ

## Партийная жизнь

Напряженно трудится в эти дни большой коллектив движенцев Кольцовского аэропорта. То и дело на бетонном аэродроме приземляются скоростные лайнеры, чтобы через несколько минут снова взмыть в небо.

У обзорного локатора на КДП мы застали Алексея Калистратовича Базунова. Внимательный взгляд, продумана каждая команда. Сейчас он «ведет» на посадку очередной лайнер. На экране локатора это светлая движущаяся полоска. Миллиметр за миллиметром (а на самом деле — считай десятки километров!) продвигается она к центру круга — посадочной полосе.

— Ну, вот и порядок! — Алексей Калистратович улыбается. — Теперь можно поговорить...

Разговор у нас серьезный. О том, как трудятся коммунисты в этом коллективе, он может рассказать немало интересного, поучительного. Ведь А. К. Базунов — член партийного бюро службы движения. И в бюро его избирают второй год подряд. Значит, заслужил человек!

— Сейчас у нас пора горячая, — говорит Алексей Калистратович, — готовимся к осенне-зимней навигации. Ведущую роль в этом играют наши коммунисты. Провели заседание партбюро и собрание, наместили ряд конкретных мероприятий по подготовке к зиме. Перед коммунистами о работе коллектива отчитывался руководитель службы А. А. Теплицкий.

И еще одна важная забота у коммунистов: на пороге учебный год. Полным ходом идет подготовка к новому учебному году в системе политического просвещения. По опыту прошлых лет можно судить о том, что богатый опыт накопился у наших пропагандистов и агитаторов В. М. Мартюшева, В. М. Ваганова, В. А. Гурьева, А. А. Теплицкого. Они вели семинары по текущей политике, беседовали с авиаработниками о тех задачах, которые поставлены перед коллективом движенцев. Напоминали о том, что главным условием успешной работы является безопасность и регулярность воздушного движения.

Особенно показателен опыт партгруппы из смены И. В. Кривошеина, Виктора Гурьевича Шибяева и члена партийного бюро Геннадия Георгиевича Лепехина. Эти коммунисты не ограничивались беседами, так сказать,

общего плана. Чаще всего они руководствовались принципом: «Делай, как я», т. е. личным примером, примером людей высокого долга увлекали за собой авиаработников, оказывали каждому практическую помощь. Эта мера воспитания, конечно же, была куда действеннее и нагляднее, чем любой доклад.

Но для того, чтобы учить людей, передавать им опыт, каждый коммунист обязан повседневно работать над собой, расширять кругозор, постоянно пополнять свои знания. Это хорошо понимают коммунисты-движенцы. И учатся.

Одними из первых в университет марксизма-ленинизма записались члены партийного бюро А. Ф. Исаков, Н. П. Свинтецкий, И. В. Юрьев, А. К. Базунов, Г. Г. Лепехин. Для многих из них эта форма учебы — новинка. До этого занимались в кружках текущей политики. Но тем выше ответственность! Каждый коммунист обязан быть политически образованным человеком. Ведь он — воспитатель. Именно поэтому к каждому из них прикреплены по пять-шесть рядовых коммунистов — учи других, передавай опыт!

Заместитель секретаря партийного бюро Н. П. Свинтецкий рассказывает, что в нынешнем году охват коммунистов во всех формах учебы стопроцентный.

— Мы не делаем никаких скидок, — замечает он. — Раз ты коммунист — обязан учиться!

Многие из движенцев учатся в вузах — А. А. Теплицкий, Ф. Г. Ткачук; в вечерних школах. Многие из пропагандистов и агитаторов получили глубокие знания в школе агитаторов. Опытным пропагандистом зарекомендовал себя Евгений Дмитриевич Верещагин.

Учеба не помеха в труде, а, наоборот, заставляет работать с большей ответственностью, принимать активное участие в общественной жизни коллектива. Таким коммунистом является Иван Васильевич Юрьев. Его избрали председателем группы содействия партийно-государственному контролю. На счету дозорных народного контроля, которыми руководит И. В. Юрьев, немало добрых дел.

Все успехи и просчеты движенцев Кольцовского аэропорта, как в зеркале, отражаются в стенной газете «Движенец». Редактирует ее старший диспетчер ГРДП коммунист Алексей Николаевич Докалин. Члены редакционной коллегии делают все для того, чтобы печать всегда была действенной, расширяют свой рабкоровский актив...

С раннего утра до поздней ночи неуслыпно стоят на вахте «диржиеры воздушных трасс» — движенцы Кольцовского аэропорта. Они успешно выполняют свои обязательства, включившись в социальное соревнование с движенцами Челябинского аэропорта, стремятся сделать свой аэропорт образцовым на трассе Москва-Хабаровск. И впереди, как всегда, идут коммунисты.

Е. ЛИПОВИЧ.

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 71 (1473)

СРЕДА, 15 СЕНТЯБРЯ  
1965 г.

Год издания  
XXII

## Пассажиру — заботу и внимание

### В ПЛЕНУ ЦИРКУЛЯРОВ

С каждым годом увеличивается поток пассажиров на трассах Уральского управления. На вооружении авиаторов сегодня самая совершенная техника. Но беда в том, что не всегда эта техника используется так, как надо. До сих пор мы имеем случаи неоправданных задержек самолетов, многие механизмы простаивают «на приколе».

Все эти неполадки в конечном счете влияют на культуру обслуживания пассажиров. Вместо того, чтобы вовремя сесть в самолет и вылететь по маршруту, воздушные путешественники зачастую часами сидят в аэровокзалах.

Сейчас в подразделениях Уральского управления проходит общественный смотр по культуре обслуживания пассажиров. Казалось бы, в этом важном деле должны быть заинтересованы авиаторы всех коллективов. Факты, к сожалению, говорят о другом. В отдельных подразделениях к смотру отнеслись как к кампанейскому, «дежурному» мероприятию.

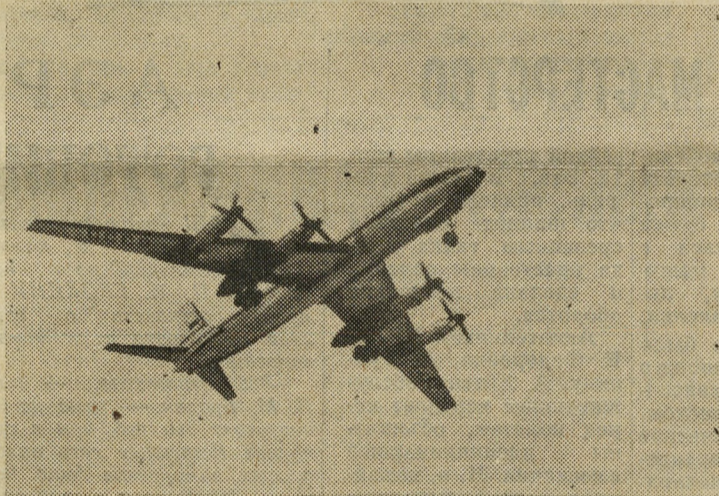
В Тюменском аэропорту, например, комиссия общественного смотра не удосужилась даже составить вовремя рабочий план. Вся деятельность комиссии свелась к тому, что в аэровокзале вывесили объявление.

Между тем, в адрес работников Тюменского аэропорта написаны десятки жалоб. Демонстрируя «бюрократическую глухоту», работники аэропорта попросту отмахиваются от справедливых нареканий пассажиров.

Не развернули по-настоящему работу по проведению смотра и в Челябинском аэропорту. Здесь также живому делу предпочитают бюрократические циркуляры. А пассажир, между тем, ждет, когда же, наконец, авиаработники двух крупнейших аэропортов Урала наведут у себя настоящий порядок, как это требует положение о смотре.

От первого самолета — летательного аппарата русского изобретателя А. Ф. Можайского — до лучших в мире машин советских авиаконструкторов О. К. Антонова, С. В. Ильюшина, А. Н. Туполева прodelала путь наша авиация.

На снимке: самолет ТУ-114 в небе.



## АРИФМЕТИКА — НАУКА ПОЛЕЗНАЯ

но. Подразделение работает рентабельно, снижена себестоимость всех видов перевозок, возросла коммерческая загрузка самолетов. Да и люди трудятся по-другому. Они восприняли духом, стали проявлять больше настойчивости, инициативы. В службах с новой силой развернулось движение за коммунистический труд.

В этих условиях изменился и характер деятельности планово-экономического отдела. Его задача — координировать, направлять ход выполнения плана. Этому, безусловно, способствуют ежедневные разборы итогов работы во всех службах и на совещаниях командно-руководящего состава, постоянное внимание к вопросам производства партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.

Однако наши производственные и финансовые показатели были бы значительно выше, если бы руководители всех служб научились по-настоящему хозяйствовать, умели бы считать, анализировать. К сожалению, есть еще товарищи, которых полагают, что экономическим анализом должны заниматься только работники планового отдела: они, мол, призваны обеспечить общее руководство.

Такое мнение не только неверно, но и вредно. Плох тот руководитель, который не занимается экономикой, не заботится о повышении рентабельности. Это и понятно: без экономического анализа производственно-хозяйственной деятельности сейчас просто нельзя руководить, работать.

ПРО ОИ можно слышать: «Да, допустили просчет. Но ничего, на ошибках учатся». А к чему, собственно, привела ошибка? Об этом стараются умолчать. И зря.

В прошлом году наше объединенное подразделение не выполнило план по себестоимости участкового тонно-километра: она оказалась выше плановой на 15,4 процента. Почему? При планировании средств на горюче-смазочные материалы мы, мягко говоря, не учли увеличения количества транзитных рейсов. В 1963 году в аэропорту приняли, обслужили и заправили топливом 39 транзитных самолетов ТУ-104. А вот в первом квартале 1964 года — 123. Правда, в течение года вносились поправки, увеличивались средства на горюче-смазочные материалы, и все же перерасход по этой статье выразился в кругленькой сумме — 462 тысячи рублей.

Скажу прямо: нельзя снимать ответственности за это с работников планового отдела. Экономист — ведущий специалист. Он должен все учитывать, умело анализировать, знать и, конечно, предвидеть. В самом деле, в процессе разработки плановых заданий приходится иметь дело со многими факторами. Упустишь что-либо — и не сведешь концы с концами. Так получилось и в данном случае. Однако виновны не только мы. Если бы руководители служб нашего подразделения вовремя подказали, что предусматривается значительное увеличение транзитных рейсов, как, впрочем, и усиление частоты полетов на собственном парке ИЛ-18, то такого положения не было бы.

Ошибка в планировании привела к тому, что финансовые показатели подразделения стали предметом обсуждения на многочисленных совещаниях. Руководители аэропорта не раз высказывали критику, а сделать что-либо были бессильны.

В нынешнем году мы имеем вполне реальный производственный план, и выполняется он успеш-



В первом квартале мы перевыполнили план по объему грузоперевозок, но отстали по выручке. В чем дело? Да в том, что работники отдела перевозок слишком мягко предоставляли льготы клиентуре. В марте, например, было перевезено 236 тонн груза с большой скидкой. Между тем, на льготных условиях можно было перевезти не более 130 тонн. Подразделение потеряло около 40 тысяч рублей — ровно столько, сколько нужно было для выполнения плана. Получилось это потому, что старший диспетчер и заведующий складом не хотели заниматься... арифметикой. Они даже не знали, по какому тарифу идет груз, как выполняется план по доходам.

Можно ли так работать? Конечно, нет. Однако в отделе перевозок долгое время не обращали внимания на наши замечания.

— Ерунда! — заявляли руководители отдела. — Сегодня не выполнили, завтра перевыполним.

Так было до тех пор, пока этот вопрос не стал предметом обсуждения на партийном бюро. Лишь после этого в отделе были налажены учет и экономический анализ. Месячные планы теперь разбиваются по дням, каждому работнику определяется сменное задание. В задании указано, сколько нужно принять груза и какую получить выручку. На работе после смены каждый работник отчитывается. В результате дело идет по-другому: люди перестали работать вслепую. Правда, день на день не похож. Бывает и так, что приходится предоставлять льготы, потому что других грузов нет, а отправлять самолеты недогруженными тоже проигрыш. Но и тут на по-

(Окончание на 2 стр.)

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

мощь приходит оперативный учет. Если, например, сегодня по льготному тарифу принято вместо пяти тонн семь, то на следующий день работники отдела стараются довести выручку до плановых показателей, то есть изыскивают такие грузы, которые можно перевезти по полному тарифу.

То, о чем мы здесь рассказали, стало уроком и для некоторых других служб. Новая система планирования повысила заинтересованность коллектива аэропорта в том, чтобы принимать как можно больше самолетов. Однако, положив руку на сердце, следует все же сказать, что и при новой системе планирования кое-где работают спустя рукава. Про наших движущихся этого не скажешь. Работники службы движения вносят большой вклад в выполнение плана по участковому тонно-километражу. Руководитель службы тов. Прусаков ведет ежедневный контроль за тем, чтобы были выполнены все рейсы, предусмотренные расписанием.

К сожалению, приходится признать: пока что наши руководители еще слабо овладевают вопросами экономики, тяжело привыкают к тому, что нужно считать. Казалось бы, чего проще наладить в линейных мастерских учет расхода запасных частей. Поставил сегодня одну деталь — запиши; на следующий день израсходовал еще две — опять запиши и приплюсуй к первой. Но если вы спросите в линейных мастерских о том, сколько и каких запчастей и агрегатов израсходовано за прошедший месяц по самолетам каждого типа, то в лучшем случае получите такой ответ: «Подождите, сейчас позвоним в бухгалтерию».

И все потому, что там не ведут оперативного учета. Люди привыкли работать по принципу: «Есть запасные части — ставь, нет — выпишывай со склада или срочно запрашивай в управлении». Между тем, пока ту или иную деталь прищлют, самолет стоит, что нередко приводит к срыву плановых рейсов и снижает показатели подразделения.

Можно подумать, что у нас многого не хватает. Но это не так. Посмотрите, как составляют

# АРИФМЕТИКА — НАУКА ПОЛЕЗНАЯ

заявки на запасные части, агрегаты, материалы. Каждый старается перещеголять друг друга: чтобы всего было побольше, про запас. Выписывают даже такие детали, которые вряд ли нужны: когда-нибудь, авось, пригодятся.

В этом отношении характерна заявка начальника автобазы тов. Поваляева на 1965 год. Автомобильных шин 12,00×18 в прошлом году было израсходовано шесть, осталось две, подана заявка на 14. Шины 15,00×20; расхода не было, остаток — 6, заявлено — 20. Спрашивается, чем руководствовался тов. Поваляев? Занимался ли подсчетом? Нет. Заполнял заявку, что называется, с потолка.

Рачительный хозяин так не поступает. Прежде чем приобрести деталь или агрегат, он думает о том, когда они потребуются, сколько будут стоить, какую и когда принесут отдачу. Другими словами, во всем разберется, подсчитает и включит в заявку лишь то, что действительно необходимо, пойдет в дело. У нас же привыкли к тому, что бухгалтерия, отдел материально-технического снабжения и командир подразделения выступают в роли своеобразного заслона: получив заявки, они без ущерба для дела их значительно сокращают. И что интересно, почти никто не возмущается, всем всего хватает.

Балансовый отчет за первый квартал этого года показал, что в подразделении скопилось сверхнормативных запасов материальных ценностей на 236 тысяч рублей. Годами лежат десятки самолетных баков, автомобильные шины, радиолампы. Есть у нас даже рентгеновский аппа-

## Университет авиационных знаний

рат. Все это было выписано когда-то руководителями линейных мастерских, службы связи и радиолокации, автобазы, хозяйственного отдела.

В последнее время у нас любят повторять: копейка рубль бережет. Это хорошо. Плохо лишь то, что порой, как видим, поступают наоборот. Есть в балансе статья — аэропортовые расходы. По этой статье немало средств идет на приобретение различных материалов для так называемых текущих нужд. А вот есть ли действительно нужда в том, чтобы их приобретать?

На столе главного бухгалтера скапливается целая стопка счетов на краску, канцелярские принадлежности, различные щетки и т. п. Сидит он и разбирается. А картина та же: подсчитаешь, скажешь, что столько-то берется лишнего. Человек соглашается: да, лишнее, мол, но запас карман не тянет. А если подумать, то тянет, только не собственный, а государственный, о котором мы все призваны заботиться.

Потребовалось, например, обить комнату аэродромно-диспетчерского пункта материалом и тут же в бухгалтерию поступает счет на ткань защитного цвета. За нее надо было заплатить ни много, ни мало 400 рублей. В то же время на складе лежит точно такая же ткань другого цвета. Главный бухгалтер тов. Сидоркович предложил ее перекрасить. Так и сделали. Получилось, что сразу «убили» двух зайцев: ликвидировали сверхнормативный запас и сэкономили свыше трехсот рублей.

Вот что значит уметь считать. Иные скажут: мелочь. Но из мелочей складывается крупное. Копейка, действительно, бережет рубль.

С каждым днем повышаются требования к экономической работе. Руководитель должен заниматься экономикой, уметь считать, анализировать, подходить к любому делу с точки зрения народнохозяйственной эффективности. Это поставлено в повестку дня самой жизнью.

**А. ЛАБИНА,**  
начальник планово-экономического  
отдела Челябинского подразделения.



## На 67 Парамеша

### МУЖЕСТВО ПЛЮС МАСТЕРСТВО

чальном направлении. — Принимаю решение: возвращаться на базу вылета, — раздаётся спокойный голос пилота. Вертолет нехотя, с усилием разворачивается и идет на снижение.

И хотя левая педаль находилась в крайнем переднем положении, вертолет упорно разворачивало вправо. Тогда Дубов увеличил обороты несущего винта, чтобы усилить его реактивный момент и тем самым уменьшить разворачивание вертолета. Кроме того, разворот вправо удалось уменьшить креном влево.

Время летело стремительно, земля приближалась с неослабеваемой быстротой. Заход по прямой — и машина благополучно касается земли. Так мужество, умноженное

на мастерство, победило. Экипаж вертолета благодаря хладнокровию и выдержке сумел успешно справиться с пилотированием машины, по существу, лишившейся управления.

Однако можно было бы избежать подобного рода экзамена, связанного с большим риском, если бы техническое обслуживание вертолета в ЛЭРМ Салехардского подразделения было проведено качественно.

При расследовании причин отказа рулевого винта было обнаружено отворачивание гайки штока крестовины винта. Это отворачивание произошло в связи с установкой ретаставрированной гайки несоответствия у ю щ и х размеров. При наборе высоты гайку штока редуктора заклинило с

гайкой крестовины винта. Это, в свою очередь, привело к тому, что шплинт оказался срезанным, гайка штока крестовины ослабла и сделала несколько оборотов.

Авиатехникам ЛЭРМ Е. Федоренко, А. Гуйвину, А. Хитеву, обслуживавшим вертолет перед полетом, объявлены дисциплинарные взыскания. И. о. командира вертолетного звена Дубов и командир вертолета Иванов представлены к награде.

Приведенный факт из летной практики лишней раз подтверждает, что мелочей в авиации не существует. Незначительное, на первый взгляд, отклонение в обслуживании авиатехники чуть было не привело к тяжелому летному происшествию.

**В. СИБИРЕВ.**

В беседе с нашим корреспондентом

## АЭРОДРОМ ГОТОВИТСЯ К ЗИМЕ

Наш корреспондент обратился к командиру Салехардского подразделения П. М. ЕРОХИНУ и попросил рассказать о том, как идет подготовка к осенне-зимней навигации.

— Общеизвестно, — сказал П. М. Ерохин, — зима на Севере наступает быстрее, чем в средней полосе. Нынешнее лето вплоть до первых заморозков было на редкость дождливым и наш сухопутный аэродром вышел из строя раньше обычного. Уже в конце августа и начале сентября все наши заботы по отношению к сухопутному аэродрому свелись по существу к одной задаче: подготовить аэродром к заморозкам.

С этой целью мы ежедневно принимали и принимаем меры к восстановлению полосы и заделыванию пробоя и т. п. На аэродром направлено большое количество аэродромной техники. Из других мероприятий, свя-

занных с подготовкой к зиме, можно упомянуть окончание строительства КДП, завершение ремонта вокзала. Кроме того, мы смонтировали ДОКи для обслуживания самолетов АН-2 и провели некоторые работы по улучшению энергоснабжения приводных. В стадии окончания полутораклометровая шоссейная дорога, ведущая к сухопутному аэродрому.



Уверенно водит над просторами Заполярья свой самолет АН-2 командир из Салехардского подразделения **В. И. Чечваркин.**

Несмотря на молодость, он считается одним из опытных летчиков и выполняет самые ответственные задания.

На снимке: командир самолета АН-2 **В. И. Чечваркин.**

## ВЕСТИ ИЗ КОМСОМОЛЬСКИХ КОМИТЕТОВ

### НАГРАЖДЕННЫ ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ

Комсомольцы Свердловска участвуют в соревнованиях, которое проходит под девизом: «Борьба за качество — повседневное дело каждого рабочего, техника, инженера».

В нем участвуют и молодые авиарботники первого Свердловского подразделения.

Октябрьский райком ВЛКСМ наградил Почетной грамотой комсомольскую организацию подразделения, занявшую второе место во II квартале.

## МОЛОДАЯ СМЕНА

Недавно авиаторы Салехардского подразделения проводили на отдых ветерана северных трасс Александра Петровича Чеканцева. Александр Петрович был не только отличным летчиком, но и опытным воспитателем. Из его рук получили путевку в небо многие молодые пилоты Севера.

Вот уже четыре года летает в районах Заполярья Виктор Ковырзин. Одним из первых молодых летчиков он овладел техникой пилотирования в сложных условиях. Постоянное совершенствование знаний, навыков в управлении самолетом, настойчивость в преодолении трудностей позволили молодому авиатору повысить

свой класс. В настоящее время он опытный командир самолета АН-2, имеющий право подбора площадок с воздуха. Да разве только один Виктор Ковырзин пополнил ряды высококвалифицированных летных кадров? Вот, например, Александр Романов. Он недавно утверждён в правах командира самолета АН-2, но считается в коллективе опытным пилотом.

Готовится принять командирский штурвал Феат Бакиров. Он пока летает на правом сидении, но упорно овладевает летным мастерством, и недалек день, когда молодого пилота друзья поздравят с первым самостоятельным вылетом в качестве командира.

**В. ФРОЛОВ,**  
командир летного коллектива Салехардского подразделения.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС17817. Заказ № 4873.

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