

Не снижать темпов!

Коллективы подразделений Уральской отдельной авиагруппы ГВФ завершили первый квартал 1960 года с неплохими производственно-финансовыми показателями. Если в первой половине квартала отставание по основному показателю — налету тонна-километров — в целом по авиагруппе составляло около полумиллиона тонна-километров, то в результате дальнейшей настойчивой борьбы подразделений за безусловное выполнение заданий квартальный план по вышеуказанному показателю выполнен, согласно оперативным данным, на 104,5%. План выполнен всеми подразделениями за исключением Челябинского. Результаты выполнения плана пер-

вого квартала следующие: по общему производственному налету часов — на 116,4%, по налету часов, приведенному к самолету Ан-2, — на 147,4 процента и по выручке — на 106,6 процента.

Однако данные о работе подразделений авиагруппы за 6 дней апреля говорят о том, что темпы, взятые в первом квартале, резко снижены.

Командирам наших подразделений необходимо покончить с благодушным настроением, которое сейчас имеет место, добиться во втором квартале еще более высоких производственных показателей.

А. ШУБИН,
инженер-экономист УОАГ ГВФ.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

На ленинской вахте

СЛОВО ЭКИПАЖА — КРЕПКОЕ

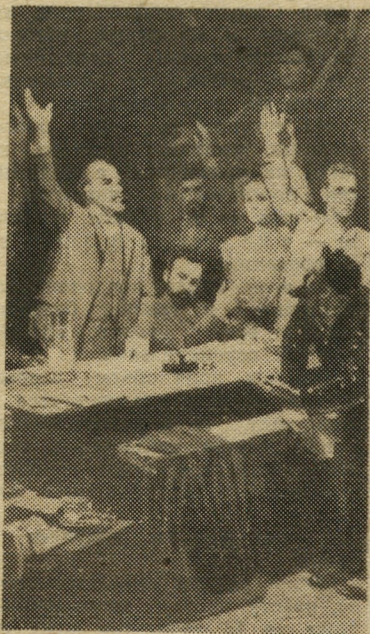
Борясь за почетное звание коллектива коммунистического труда, экипаж самолета Ли-2 коммуниста Николая Васильевича Хатынского взял на себя повышенные обязательства в социалистической соревновании. Так, экипаж самолета обязался план по тонна-километрам выполнить на 103 процента, по производительности — на 105 процентов. Кроме того, члены экипажа обязались не иметь летных происшествий, не допускать перерасхода горюче-смазочных материалов и т. п.

Как же экипажем выполняются взятые на себя социалистические обязательства? Чтобы сдерживать слово, командир самолета Николай Васильевич Хатынский и второй пилот Александр Иванович Севастьянов с первых же дней нового года принялись за повышение своих технических знаний и практических навыков по эксплуатации и пилотированию самолета.

Кроме того, члены этого экипажа систематически повышают свой идейно-политический и общеобразовательный уровень, много читают как технической, так и специальной литературы. Много в экипаже сделано, чтобы повысить производительность полетов.

Подводя итоги соцсоревнования за первый квартал, можно сказать, что экипаж производственный план выполнил с честью. Сейчас члены экипажа борются за то, чтобы ко дню 90-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина прийти с новыми производственными успехами.

В. СЕМЕНОВ.

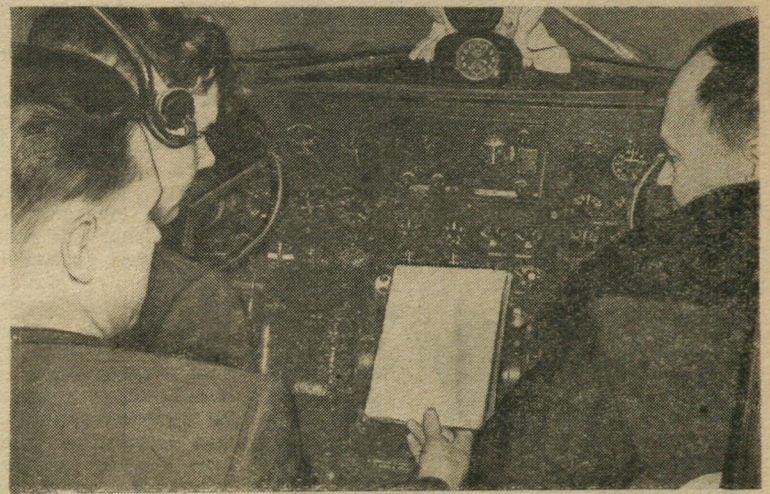


Фрагмент из картины Ф. П. Решетникова «За ленинскую «Искру»».

Авиарботники Урала! С первых же дней апреля будем настойчиво бороться

за досрочное выполнение плана второго квартала!

Активнее готовить авиаспециалистов и технику к работе в условиях весенне-летней навигации!



Летно-подъемный состав транспортного подразделения настойчиво овладевает искусством пилотирования машин Ли-2 и Ил-12 в одномоторном полете. При выполнении этих тренировок нужно особенно тщательно соблюдать все требования приказов, инструкций и наставлений.

На снимке: перед тренировочным одномоторным полетом, который проводит пилот-инструктор УТО Иван Афанасьевич Коровкин (справа), командир корабля В. А. Рушинцев и боргмеханик А. К. Ведерников читают контрольную карту. Фото В. Дебердева.

Весна спросит с нерадивых

Весенне-летняя навигация вступает в свои права. Она предъявляет высокие требования работникам автотранспорта Уральской авиагруппы. Некоторые коллективы, такие как автобаза Тюменского аэропорта, встречают новую навигацию, что говорится, во всеоружии. Но есть и такие, которых весна застала врасплох. И в первую очередь это нужно сказать об автобазе Свердловского аэропорта.

Имея план подготовки к весенне-летней навигации и большой состав квалифицированных специалистов, руководство автобазы не мобилизовало коллектив на подготовку к работе в летних условиях. Медленно идет осмотр бортовых и спецавтомашин, а окраска их, согласно приказа, выполняется плохо. Не произведена консервация автомашин. Стоянка автотранспорта в ожидании капитального и текущего ремонта не удовлетворяет техническим условиям хранения.

Техническое обслуживание спецавтомашин шоферами и механиками проводится несерьезно — компрессоры двигателей топливозаправщиков подтекают, на некоторых машинах тормозная система неисправна. Так как техник по учету используется не по назначению, учет оборотных агрегатов не ведется, не осуществляется контроль за правильностью эксплуатации шин.

Условия работы в летний период требуют наведения порядка на территории автобазы. К сожалению, порядка здесь нет. Машины не рассортированы: какие подлежат консервации, какие капитальному ремонту — трудно сказать. Территория возле ангара захламлена металлоломом, утильной резиной.

Неудовлетворительно подготовлена автобаза к лету и в противопожарном отношении. Нет противопожарных правил по технике безопасности, не говоря уже о плакатах, призывающих работников строго соблюдать противопожарную безопасность. Не случайно поэтому водительский состав и механики курят на территории гаража, забывая, какие печальные последствия может это принести.

В автобазе Свердловского аэропорта имеется немало «узких» мест, требующих вмешательства рационализаторов, новаторов производства. Есть здесь и люди пылковой мысли, такие, например, как рационализатор электромеханик А. П. Бабушкин, внесший за последнее время немало ценных предложений. Однако постановка

работы с рационализаторами оставляет желать много лучшего.

Многих недостатков могло и не быть, если бы в повседневной работе начальник автобазы В. Н. Моисеев и руководители отдельных участков, в частности инженер по ремонту автотранспорта В. А. Крупин, были более требовательны к подчиненным, проверяли выполнение приказов, следили за ведением учета и отчетности. В автобазе не ведется учет работы по ремонту и техобслуживанию автомашин и тракторов, механики не ведут табеля выхода автотракторной техники на линию, журнала опломбирования спидометров машин и передачу под роспись водителю составу. В автобазе отсутствует журнал учета аварий, поломок и дорожных происшествий, в результате командование авиагруппы и аэропорта несвоевременно сообщается об авариях, поломках и других происшествиях. Передача и закрепление по приемо-сдачным актам машин шоферам не производится.

В период подготовки к весенне-летней навигации необходимо поднимать дисциплину среди шоферского состава, развернуть соревнование между водителями автомашин. К сожалению, в настоящее время в автобазе дневные показатели работы передовиков коллектива не доводятся до сведения всего коллектива, так как здесь нет для этого специального стенда или доски показателей. Бездействует и сатирическая стенгазета, призванная бороться с недостатками.

Коллектив автобазы Свердловского аэропорта должен проникнуться ответственностью, стоящей перед ним задачи по подготовке к летней навигации. В нынешнем году через Свердловский порт значительно возрастет движение самолетов, особенно турбореактивных Ту-104 и турбовинтовых Ил-18 и Ан-10. Коллективу автобазы придется работать напряженно, чтобы обслуживать авиационную технику быстро и высококачественно.

Командование Свердловского аэропорта и, в частности, начальник базы аэродромного обслуживания П. П. Матышин должны больше внимания уделять работе автобазы, помогать и контролировать.

Нет сомнения в том, что коллектив автобазы Свердловского аэропорта сумеет исправить все недостатки и успешно провести весенне-летнюю навигацию 1960 года.

Н. КОПТЯКОВ,
инженер по автотранспорту
Уральской авиагруппы ГВФ.



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 27 (948). СУББОТА, 9 АПРЕЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

СО ЗНАНИЕМ ДЕЛА

ВОСПИТЫВАТЬ И ОБУЧАТЬ ПОДЧИНЕННЫХ

Осенью 1958 года в Салехардском подразделении начал работать постоянно действующий семинар командно-руководящего состава. Задолго до этого партийное бюро детально рассмотрело и обсудило программу занятий, подчеркнув, на что нужно уделять особое внимание.

В центр внимания семинара были поставлены вопросы работы руководящего состава с подчиненными, мобилизации авиарботников на досрочное выполнение государственных планов, повышения дисциплины среди всего личного состава подразделения.

На занятиях семинара были рассмотрены такие вопросы: единоначалие — важнейший принцип руководства хозяйственным строительством; роль партийных, комсомольских и профсоюзных групп в обеспечении выполнения производственного плана; сочетание руководства производственной деятельностью с политическим воспитанием подчиненных; составление личных планов работы, руководство соревнованием бригад и экипажей коммунистического труда, коммунистическое воспитание подчиненных в период непосредственного строительства коммунизма.

Занятия семинара, как правило, проводятся один раз в месяц. При составлении плана партийно-политической работы предусматриваем тему, назначаем дату и в зависимости от времени, оставшегося на подготовку, выбираем форму проведения занятий — семинар, беседу, лекцию.

Например, к занятиям по темам «Единоначалие» и «Коммунистическое воспитание трудящихся в период развернутого строительства коммунизма» были составлены и разработаны вопросы по отдельным подтемам и розданы слушателям для подготовки рассказа по ним на семинаре. Указывалась литература и другие источники, из которых можно получить ответ на данный вопрос.

Общий план семинара заранее доводится до каждого

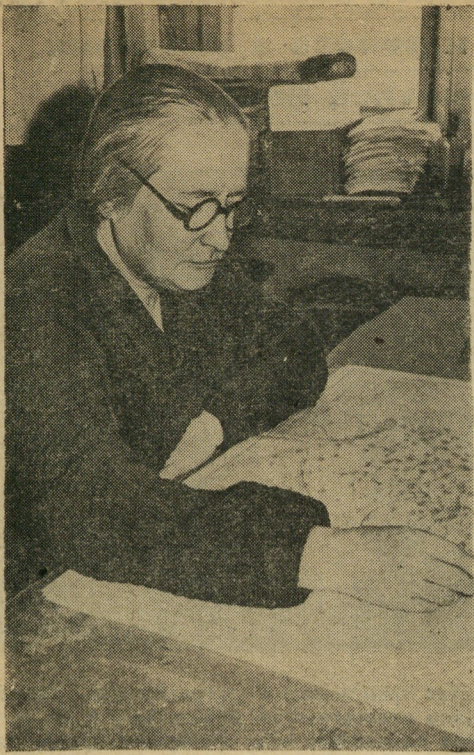
слушателя. В 1959 и 1960 году было проведено 16 занятий. На них шесть слушателей прочитали лекции, 12 подготовили отдельные вопросы и выступили по ним с небольшими докладами. Остальные участники семинара активно выступали на занятиях. Лекции читали командир подразделения, заместитель командира по политчасти, секретарь парторганизации, председатель месткома, начальник отдела перевозок.

Конечно, не все еще обстоит благополучно в работе семинара. Некоторые работники, присутствуя на занятиях, не участвуют в обсуждении, и причина здесь одна — недооценка политико-воспитательной работы с личным составом. Нечего греха таить — некоторые руководители считали раньше, что воспитывать рядовых работников — не их дело и все воспитание сводили к наталкиванию, слепому выполнению их распоряжений, не разъясняли значения необходимости выполнения того или иного приказа. Но это отдельные недостатки, которые сейчас преодолеваются.

Командно-руководящие кадры Салехардского подразделения все больше проникаются сознанием того, что от работы с подчиненными зависит успех работы на порученном им участке. Это подтверждается тем, что при составлении индивидуальных месячных планов руководителями служб все больше внимания уделяется вопросам воспитания авиарботников. В этом залог успеха производственной деятельности коллектива Салехардского подразделения.

А. БЕРДНИКОВ,
заместитель командира
Салехардского подразделения по политчасти.

ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ОТДЫХ — ИНТЕРЕСНО, С ПОЛЬЗОЙ



Старший инженер-синоптик Екатерина Ивановна Клечева трудится на метеостанции Уткусского подразделения с 1932 года. За это время она накопила богатый опыт прогнозирования погоды и сейчас щедро передает его молодым специалистам.
НА СНИМКЕ: Е. И. Клечева анализирует карту прогнозов погоды.

Фото В. Рутина.

За технический прогресс!

ЛЮДИ ПЫТЛИВОЙ МЫСЛИ

Радиотехник Михаил Александрович Котлованов работает в радиоцентре Челябинского аэропорта уже около пяти лет. За это время он в совершенстве овладел своей специальностью, накопил богатый опыт и прочные навыки в работе с аппаратурой. Кое-кому кажется, что этого вполне достаточно для того, чтобы хорошо выполнять свои обязанности. Но не так вот Михаил Александрович, чтобы успокоиться на достигнутых результатах.

— Чем глубже мне удается познать «секреты» работы сложной радиоаппаратуры, — говорит тов. Котлованов своим товарищам по работе, — тем еще больший интерес у меня возникает к ее изучению.

И Михаил Александрович использует буквально каждую минуту для того, чтобы полнее изучить материальную часть техники связи, принцип работы каждого агрегата.

Недавно мы перевели радио-передатчик для работы без обслуживания у нас не было, требовалось переделать передатчик в самые сжатые сроки. К этой работе мы с Котловановым приступили с вечера и не ушли с радиоцентра, пока задание не было выполнено. Более суток пришлось провести в непрерывной, напряженной работе. Когда же я после проверки работы передатчика напомнил Михаилу Александровичу о том, что с тех пор, как мы приступили к работе, прошло более суток, тот был крайне удивлен: «Ну ужели так быстро прошло время?!» — Вот что значит по-настоящему увлекаться любимым делом.

Михаил Александрович Котлованов не только хороший радиотехник. Он активное участие принимает в общественной жизни

В профилактории Свердловского аэропорта за последнее время значительно улучшилась культурно-просветительная работа. Проводятся предполетный отдых, пилоты имеют возможность послушать интересные лекции, встретиться с деятелями искусства Свердловска, известными спортсменами.

Интересные встречи состоялись в феврале и марте. Кандидат медицинских наук И. А. Трутнев прочитал лекцию «Советская семья и пути ее укрепления». Работник киностудии Л. А. Ашкинадзе, участвовавшая в съемках фильма «Русский сувенир», рассказала о технике съемок кинокартин методом «блуждающей маски», о творческих планах известных советских кинорежиссеров и сценаристов, о культурных связях с народами многих стран мира посредством самого массового и популярного вида искусства — кино.

Тепло прошла встреча

пилотов с шестикратным чемпионом мира по тяжелой атлетике Аркадием Воробьевым. Прочитав положение спортивного клуба в Советском Союзе и за рубежом. Он поделился своими впечатлениями о поездке по городам США, о том, в каких условиях ему как капитану советской команды пришлось выступать на стадионах Нью-Йорка и Чикаго.

Интересной была встреча с молодыми свердловскими поэтами, сатириком Игорем Тарбукиным и лириком Анатолием Пудвалем. Они познакомили с современной поэзией, а также прочитали несколько своих стихотворений, тепло встреченных слушателями. Но самым интересным событием явилось неожиданное появление в стенах профилактория «живого» Маяковского, роль которого очень хорошо исполнил

артист драмтеатра Михаил Иванов. Прекрасные сценические данные актера, искусно наложенный грим, костюм, обувь, верхняя одежда времен поэта. Хорошо дополнили мощную фигуру, твердую походку, привычный и непоколебимый голос трибуна, пламенного борца за социализм Владимира Маяковского.

Вступительное слово сделала заведующая литературной частью Свердловского драматического театра И. Г. Петрова. Ирина Глебовна выразила надежду, что призывы Маяковского дойдут не только до сердец людей из Узбекистана, Поволжья, Казахстана, Молдавии, Украины, Белоруссии и Якутии, представителями которых были авиаторы, отдыхавшие этот вечер в комнате отдыха, но и будут до-

несены до Балкан и венгерскими летчиками, го- стившими в то время у нас. Автор пьесы и постановщик спектакля «Во весь голос» А. И. Липовский рассказал о значении этого спектакля, заставившего после его просмотра многих еще глубже оценить и по-настоящему разобраться в творчестве Маяковского.

Все эти мероприятия проведены в течение трех недель, причем бесплатно. Хорошая дружба завязалась у пилотов с коллективом консерватории, отделением Союза писателей, драматического театра, киностудии.

Такой предполетный отдых положительно влияет на летчиков. Подзаинтересованность в том, чтобы интересно, с пользой про-

вести время отдыха. И редко бывает так, стившими в то время у нас, посетивший лекцию однажды, не появилась бы вновь в комнате отдыха, когда проводится новое мероприятие. Тепло отзываются об этих встречах и наши гости, например, московский экипаж тов. Мещанинова, ташкентский экипаж тов. Богданова и других. От имени слушателей университета культуры хочется поблагодарить командира зондировочного экипажа тов. Ляпина за активное участие в организации этого хорошего и нужного дела, а также пожелать, чтобы это интересное начинание было подхвачено работниками профилакториев других аэропортов страны.

М. БАКАЛОВА,
бортпроводница.

ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА»

„Просим помочь“

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» 12 марта с. г. была опубликована заметка тов. Беляевой. Как сообщил в редакцию газеты заместитель секретаря партбюро тов. Зайнутдинов, факты, указанные в заметке, подтвердились. Все необходимые материалы для уборки помещения выданы по назначению. Сделан заказ на пошивку халата тов. Беляевой, так как имеющиеся на складе халаты не подходят ей по размеру.

Что мешает развитию

МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ?

Семилетний план развития народного хозяйства нашей страны предусматривает дальнейшее значительное увеличение объема работ Гражданского воздушного флота. В частности, объем пассажирских перевозок должен по Аэрофлоту увеличиться в 6 раз.

Основным резервом такого значительного увеличения объема работ являются местные воздушные линии. Уткусское подразделение в минувшем году перевезло по МВЛ 17419 человек, что составляет около полпроцента всего населения Свердловской области; как это видно, резервы роста пассажирских перевозок огромные.

Что же мешает развитию местных воздушных линий Свердловской области? Одна из главных причин — неудовлетворительное планирование работы транспортной авиации.

Как известно, почти весь объем перевозок по МВЛ на территории Свердловской области, аэродромы и аэропорты которой подчинены нашему подразделению, осуществляется самолетами нашего же подразделения.

На текущий год план пассажирских перевозок увеличен на МВЛ по сравнению с фактически достигнутыми данными в 1959 году на 81 процент, по почте — в 2,8 раза, по грузам — на 59 процентов.

Из этого видно, что план напряженный и требует больших усилий всего личного состава для его осуществления.

Кажется, коли объем перевозок значительно увеличивается в этом году, то и работа самолетов должна увеличиться, особенно Ан-2, как более производительных и рентабельных машин.

А что же мы получаем в плане?

Объем работы самолетов Ан-2 по налету часов запланирован даже на 18 процентов ниже по сравнению с фактически достигнутым в 1959 году, а работа самолетов Як-12, как нерентабельных и низкопроизводительных машин, запланирована по объему часов на 78 процентов больше, чем фактически вылетано в прошлом году. Увеличенный объем работы на самолетах Як-12 никак не может компенсировать, тем более осуществить такой значительный рост планируемых перевозок на этот год.

Ни с какой логикой не вяжется и взаимосвязь поквартального налета часов, планируемого на самолетах Ан-2, с поквартальной разбивкой объема пассажирских и грузовых перевозок. Так, на 1105 часов работы самолетов Ан-2 на МВЛ в первом квартале планируется перевести 5540 пассажиров и 840 тонн груза; на 425 часов во втором квартале — 6930 пассажиров и 470 тонн груза; на 310 часов в третьем квартале — 11070 пассажиров и 550 тонн груза; на 1145 часов в четвертом квартале — 8000 пассажиров и 430 тонн груза.

Работа самолета Як-12 и Ми-1 строится в основном на почтовых перевозках.

Спрашивается, при таком налете часов по самолетам Ан-2 во втором и третьем кварталах разве можно выполнить объем планируемых перевозок?

При всех идеальных условиях работы, т. е. при максимальной возможной загрузке самолеты Ан-2 при планируемом налете 310 часов в 3 квартале вместе с самолетами Як-12 смогут перевести 4680 пассажиров и 144 тонн груза, план же установлен на этот период 11070 пассажиров и 550 тонн груза. В этих идеальных условиях производительность полетов на Ан-2 должна была бы быть 216 ткм/час, что практически невозможно. Планом же установлено 125 ткм/час.

Подобное неравномерное поквартальное планирование работы самолетов Ан-2 на транспортной работе никак не может мобилизовать усилия личного состава на ритмичное выполнение плана перевозок. Оно приводит к тому, что в осенне-зимний период мы лихорадочно, в буквальном смысле слова, изыскиваем транспортную работу для самолетов Ан-2, посылаем их для работы в отрыве от базы на Север, где подразделение несет повышенные расходы, в том числе десятки тысяч рублей командировочных средств; пытаемся открывать новые линии и внедрять Ан-2 на МВЛ нашей области.

В летний же период вся транспортная работа на самолетах Ан-2 буквально должна сворачиваться.

И так, для успешного и ритмичного выполнения плана авиаперевозок по местным воздушным линиям и тех задач, которые поставлены перед нашим подразделением на семилетие, а именно увеличить объем пассажирских перевозок не менее чем в 6 раз, необходимо планирование транспортной работы самолетов Ан-2 производить с учетом роста авиаперевозок как по кварталам, так и по годам, шире давать дорогу самолетам Ан-2 на местных воздушных линиях как машине более производительной и рентабельной.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
инженер-экономист Уткусского подразделения.

Побольше таких фильмов

На днях в учебно-тренировочном подразделении был показан киножурнал «Крылья Урала» № 1 производства любительской киностудии Свердловского аэропорта. Этот фильм произвел большое впечатление на зрителей. Слушатели УТО, которые смотрели этот фильм (а их было более 70 человек), отзываются об этом произведении как о творческой удаче как сценаристов, так и операторов-любителей.

— Побольше бы таких фильмов! — вот единодушное мнение зрителей.

Особенно большой интерес у слушателей УТО вызвали кадры журнала, показывающие подготовку к рейсу самолета Ил-18 работниками авиаподразделения Свердловского аэропорта.

Вместе со слушателями с интересом просмотрели киножурнал преподаватели и командование учебно-тренировочного подразделения.

Наши пожелания: смелее делать фильмы о передовом опыте. Они имеют большое воспитательное значение.

В. ИВАНОВ,
заместитель командира УТО.

ВСЕГДА С ТОБОЙ

Слова А. Шубина
Музыка А. Степанова.
Под крылом, теряясь в синей дымке,

Курится заводами земля.
Где-то там, в безбрежьи,
в голубой косынке
Девушка любимая моя.

Привев:
Бороздить океан голубой
нам любовь

помогает земная,
И хоть трудно бывает порой,
Сжав штурвал мы о ней
напеваем.

И хоть трудно бывает порой,
Сжав штурвал мы о ней
напеваем.

А ночами, затаив дыханье,
Чувствую, как в мареве огней
Грохотом металла, стоек
очертаньем
Бьетса сердце родины моей.

Привев.
В самолете, обгоняя ветер,
Покорив заоблачную высь,
Счастливи я, что в это славное столетие

Мы с тобой товарищ родились.

Привев.
И когда, пройдя все расстоянья,
Из полета я вернусь домой,
Встретит, улыбнется милое
созданье
И шепнет тихонько: «Я с тобой!».

Привев.
И. о. редактора С. И. КУГАНОВ.

НС14263. Заказ № 3548.

Адрес редакции:
Свердловск, 20, аэропорт: тел.
Д2-05-21, доб.: 1-96-1-97.

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

Группа пилотов авиатранспортного подразделения, работающая сейчас на севере Тюменской области в часы между полетами культурно проводит свой досуг.

Фото В. Дебердеева.

