

Впереди — салехардцы

Коллектив авиарботников Салехардского объединенного подразделения выполнил годовой производственный план по основным показателям к 17 ноября. Годовой план по участковому тонно-километражу выполнен на 102,4 процента, по отправкам пассажиров — на 104,1 процента, по перевозке груза — на 129,2 процента, по условному тонно-километражу — на 109 процентов, по доходам — на 112,8 процента.

Свои трудовые успехи салехардцы посвящают XXIII съезду КПСС.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 89 (1491).

СУББОТА, 20 НОЯБРЯ 1965 г.

Год издания XXIII

ДИСЦИПЛИНА ПЛЮС ВЫУЧКА

В ходе подготовки к осенне-зимней навигации сургутские авиарботники в первую очередь заботились о том, чтобы обеспечить при работе в осенне-зимних условиях высокий уровень безопасности полетов. Сделано в этом направлении немало, особенно в части радиобеспечения полетов, приведения в надлежащее состояние взлетно-посадочной полосы, осветительных средств и т. д. Хотелось бы поэтому остановиться не на материальной стороне вопроса готовности подразделения к безаварийной работе, а на моральной.

С дисциплиной среди некоторой, пусть даже незначительной, части летного состава не все благополучно. Были случаи, когда пилоты и другие специалисты сознательно шли на грубые нарушения дисциплины, связанные с эксплуатацией самолетов и вертолетов. Вот тому примеры. Пилот вертолета Лемис, не пройдя медицинского освидетельствования, самовольно поставил сам себе отметку о состоянии здоровья, подделав при этом подпись фельдшера.

Если взять в расчет результаты работы за октябрь, то можно констатировать тот факт, что подразделение работало без летных происшествий.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Тобольского подразделения по достойной встрече XXIII съезда КПСС

Авиарботники Тобольского подразделения с большим воодушевлением включаются в соревнование по достойной встрече XXIII съезда КПСС и берут следующие обязательства:

— государственный план перевозок 1965 года выполнить по всем основным показателям досрочно, к Дню Советской Конституции, обеспечив при этом высокую безопасность полетов;

— государственный план I квартала 1966 года по всем показателям выполнить к дню открытия XXIII съезда КПСС;

— путем улучшения технического обслуживания самолетного парка и грамотной его эксплуатации повысить исправность эксплуатируемых самолетов на 5 процентов (к нормативам, установленным приказом министра гражданской авиации);

— обеспечить культурное обслуживание пассажиров и грузоотправителей. Не иметь случаев запылок и утраты груза, багажа, почты;

— обеспечить полеты в осенне-зимний период без летных происшествий по вине личного состава;

— Добиться регулярности рейсов на 88 процентов, путем четкого взаимодействия всех служб, обеспечивающих полеты, исключить случаи отмены и задержек рейсов по вине личного состава.

— ликвидировать простой радиосредств по вине техсостава.

— внедрить не менее 10 рационализаторских предложений с экономическим эффектом 2 тысячи рублей;

— план капитального строительства I квартала 1966 года выполнить к дню открытия XXIII съезда партии;

— путем улучшения финансово-хозяйственной деятельности, изыскания внутренних резервов, режима экономии сократить аэропортовые расходы на 1 процент;

— обеспечить четкий контроль за качеством хранения и расходования горюче-смазочных материалов как в аэропорту Тобольск, так и на приписных площадках;

Безопасность полетов — задача № 1

шестив. Однако это не значит, что нарушения в летной работе не было. Известен случай, когда командир звена тов. Касьяненко допустил в нарушение существующих правил посадку вертолета МИ-4 в районе аэропорта Сургут в темноте.

Ноябрь для сургутян начался с происшествия. 3 ноября вертолет МИ-4, пилотируемый командиром тов. Бондаревым и вторым пилотом Антюхиным, неудачно взлетел с площадки Нефте-Юганск. В результате — поломка. Причины летного происшествия в полной мере еще не установлены. Несомненно одно, что летчики в сложных условиях проявили хладнокровие и сделали все, чтобы предотвратить тяжелые последствия.

В этой связи нужно отметить, что уровень обученности летного состава в Сургутском объединенном подразделении (командир летного подразделения тов. Прядко) постоянно повышается. Об этом говорят такие факты: только за III квартал введено в строй около 30 командиров самолетов и вертолетов, вторых пилотов и бортмехаников. Целый ряд пилотов повысился в классе, подавляющему большинству летчиков снижены минимумы погоды, что говорит об их возросшем летном мастерстве.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Решения сентябрьского Пленума — в жизнь

С ОСТОЯВШИИСЯ сентябрьский Пленум ЦК КПСС наметил новые рубежи по улучшению управлению промышленностью, совершенствованию планирования и улучшению экономического стимулирования. Как боевую программу к действиям восприняли решения Пленума авиаторы Урала. Особенность нынешнего этапа развития гражданской авиации состоит в том, что от каждого руководителя требуются большая гибкость и оперативность в управлении подразделениями.

В связи с этим особые требования предъявляются к работе плановых органов. Наши плановые отделы должны быть центром всей экономической работы. Их задача не только учитывать, но и систематически анализировать работу подразделений и управления в целом. Особенно большое значение придается перспективному планированию.

В прошлом деятельность руководителей предприятий сковывалась детальной регламентацией сверху, большим числом плановых показателей. Теперь предприятиям будут доводить-

ся только главные плановые задания. Так, например, в области материально-технического снабжения подразделениям будут устанавливаться объемы поставок запчастей, сырья, материалов и оборудования по централизованному плану снабжения.

Важное место в системе планирования, в деятельности предприятия, подразделения будет занимать такой показатель, как прибыль, рентабельность. Государство заинтересовано в том, чтобы накопления увеличивались не только от снижения себестоимости каждой единицы продукции, каждого тонно-километра, но и за счет увеличения количества произведенной продукции, от повышения качества изделий, а в условиях гражданской авиации — от количества перевезенных пассажиров. Прибыль, в отличие от себестоимости, более полно выражает все эти стороны деятельности предприятия. Сентябрьский Пленум дал четкое определение рентабельности, еще раз подчеркнув, что рентабельность — это размер чистой прибыли, полученной от каждого рубля производственных фондов.

В Уральском управлении на один рубль в 1964 году приходилось чистой прибыли 5,4 коп., в 1965 году мы ожидаем 7,5 коп., а в первом квартале 1966 года в предсъездовских обязательствах мы наметили получить 8,1 коп.

Постановление Пленума ЦК КПСС выдвигает новые серьезные задачи в области идеологической работы. Вся политическая работа по разъяснению материалов сентябрьского Пленума должна мобилизовать работников гражданской авиации на изыскание резервов, устранение имеющихся недостатков. Факты показывают, что мы еще слабо изучаем причины, порождающие летные происшествия и предпосылки к ним, не всегда принимаем действенные меры к предупрежде-

нию летных происшествий.

В подразделениях все еще имеют место случаи грубого нарушения руководящих инструкций и наставлений. Надо вести непримиримую борьбу с разболтанностью, постоянно работать по воспитанию личного состава.

Для того чтобы справиться с планируемым объемом работ, руководителям подразделений необходимо научиться грамотно анализировать хозяйственную деятельность, практически внедрять хозяйственный расчет, находить пути наиболее эффективного ведения хозяйства. Жизнь показала, что многие из наших руководителей не владеют этим мастерством. Об этом говорят факты.

При составлении годовых планов многие начальники отделов управления, командиры подразделений часто без экономического обоснования требуют средств на строительство отдельных объектов, мотивируя тем, что без них обойтись нельзя. Руководители управления, поддаваясь нажиму, добиваются от министерства этих средств.

Так, например, первоначальный план капитального строительства на 1965 год был утвержден в сумме 400 тысяч рублей. Добившись увеличения средств, отдельные руководители подразделений и управления самоустранились от контроля и руководства строительством. В результате план капитального строительства за 9 месяцев не выполнен.

Этот и другие примеры говорят нам о необходимости экономической учебы. Задача руководителей, специалистов, всех авиарботников тщательно изучать законы экономического развития социалистического общества и действия их в конкретных условиях производства.

В. БОЛЬШАКОВ, начальник политотдела Уральского управления гражданской авиации.

Преодолевая трудности

В коллективе авиарботников Сургутского объединенного подразделения ширится социалистическое соревнование в честь XXIII съезда КПСС. Несмотря на трудности, коллектив прилагает все усилия к тому, чтобы встретить знаменательное событие в жизни партии и народа трудовыми подарками.

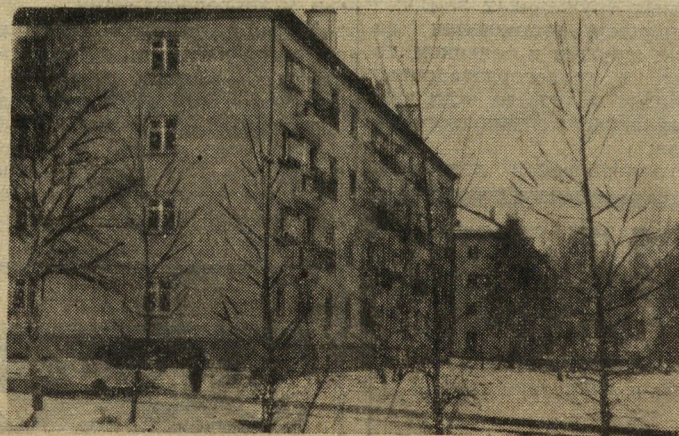
Производственный план за 10 месяцев 1965 года авиаторы Сургутского объединенного подразделения по ряду основных показателей выполнили успешно. Так, пассажирооборот составил 130,2 процента, участковый тонно-километраж — 101,1 процента. Особенно много потрудились сургутяне на перевозке груза и почты. По почтовым и грузовым перевозкам производственный план перевыполнен более чем вдвое. Радует также и то, что успешно выполняется план по доходам.

План по доходам на транспортной работе, например, за 10 месяцев выполнен на 122 процента.

Перед коллективом сургутских авиарботников стоит задача в ближайшее время преодолеть имеющиеся отставание по выполнению производственного плана налета тонно-километров на собственном парке. Этому будут способствовать недавно принятые повышенные обязательства в честь XXIII съезда КПСС.

Скоро зажгутся огни новоселий

С каждым годом хорошеет и благоустраивается поселок свердловских авиаторов — Кольцова. Ввод в строй новых жилых домов, детских и бытовых учреждений стал хорошей традицией. На предлагаемом снимке, который прислал в редакцию шофер автобазы Кольцовского аэропорта, наш внештатный фотокорреспондент В. Горев, вы видите новый многоквартирный дом, возведенный строителями для авиарботников на ул. Бахчиванжи. Еще десятки семей переедут к концу семилетки в благоустроенные квартиры.



ИТОГИ? Эффективность, рентабельность

Производственная деятельность подразделений Аэрофлота за девять месяцев

КАК и весь советский народ, многотысячный коллектив Аэрофлота достойно встретил 48-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Об этом говорят итоги работы за девять месяцев.

План воздушных перевозок выполнен по всем основным показателям, а по пассажирообороту к тому же всеми без исключения управлениями и авиагруппами.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за третий квартал переходящие Красные знамена Совета Министров СССР и ВЦСПС с присуждением первых премий оставлены в Московском транспортном управлении и на предприятии, где начальником тов. В. Ференц. Переходящие Красные знамена Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников с первой премией присуждены Украинскому и Северо-Кавказскому управлениям. Вторые и третьи премии присуждены Грузинскому, Белорусскому, Азербайджанскому, Восточно-Сибирскому, Красноярскому управлениям, Сыктывкарской отдельной авиагруппе и другим.

Вот как выглядит наша производственная деятельность по видам работ. Трудники пятого океана обслужили и доставили к месту назначения 33,2 миллиона человек при годовом плане 42 миллиона. Перевезено также 730 тысяч тонн грузов и 196 тысяч тонн почты.

Характерная особенность этого года — лучшая, чем в прошлом году, равномерность в работе и значительное увеличение производительности полетов на всех типах самолетов. Только за счет повышения коммерческой загрузки сверхплана выполнено 167 миллионов тонно-километров из 252 миллионов тонно-километров общего перевыполнения плана (остальные 85 миллионов — результат большого налета часов).

Анализ поступивших данных показывает, что наиболее производительно использовались самолеты ТУ-104 и ИЛ-18, особенно в Грузинском, Западно-Сибирском, Украинском, Уральском, Полярном, Узбекском управлениях; Латвийской и Киргизской отдельных авиагруппах.

Что же касается АН-10, то они достаточно эффективно использовались не везде. Недовыполнили задание по производительности полетов на АН-10 Приволжское управление и Сыктывкарская отдельная авиагруппа, и самые низ-

кие результаты эксплуатации этих самолетов на Украине и в Ростове.

Общие показатели использования газотурбинных самолетов таковы. На них осуществлено 80,6 процента всего объема перевозок, тогда как за 9 месяцев прошлого года было 75,7 процента. Налет часов и налет в тонно-километрах перевыполнены. Благодаря этому снизилась себестоимость перевозок. По сравнению с прошлым годом пассажирские перевозки на этих самолетах выросли более чем на одну треть, а на остальных только на 6,3 процента. При этом на ИЛ-18 сейчас перевозится около 40 процентов всех пассажиров — на 37 процентов больше, чем в соответствующем периоде прошлого года.

Значительный объем работ выполнила поршневая авиация. На ее долю приходится около 59 процентов общего количества пассажиров. Но по сравнению с прошлым годом удельный вес ее перевозок в целом уменьшился.

Пассажирооборот увеличили: Грузинское управление — на 45 процентов, Армянская отдельная авиагруппа — на 39 процентов; отправки пассажиров: Грузинское управление — на 30 процентов; Московское транспортное управление — на 29 процентов, Северное и Украинское — на 18,5 процента.

С повышением удельного веса газотурбинных самолетов в пассажирских перевозках средняя дальность воздушных путешествий по состоянию на 1 сентября составила: на ТУ-114 — 7000, ТУ-104 — 2100, ИЛ-18 — 1830, ТУ-124 — 1030, АН-10 — 1025 и АН-24 — 660 километров. На самолетах ИЛ-14 и ЛИ-2 она 480—490, на легких самолетах и вертолетах — 120—130 километров.

Таким образом, в среднем каждый клиент Аэрофлота пролетел на реактивных и турбовинтовых самолетах около 1800 километров, что соответствует примерно 2100—2200 километрам наземного транспорта. На этом расстоянии пассажиры выигрывают 38—40 часов. А все наши 33,2 миллиона пассажиров сэкономили для работы, отдыха, личных нужд примерно 30 миллионов человеко-дней.

Транзитные отправки увеличились с 2,9 до 3,7 миллиона человек. Наибольшее количество транзитных пассажиров отправили Московское транспортное, Украинское, Восточно-Сибирское, Северо-Кавказское, Узбекское и Приволжское управления. В Дальне-Восточном управлении в связи с увеличением прямого воздушного сообщения из Магадана, Южно-Сахалинска и Петропавловска-Камчатке транзит остался на прежнем уровне.

Рост наблюдался и на местных воздушных линиях. Так, только в августе из Красноярска в Кызыл перевезено 26 тысяч пассажиров, из Казани в Бутульму и Чистополь — 22 тысячи, из Уфы в Белорецк — 7 тысяч, из Ашхабада в Ташауз — 10 тысяч.

Август был рекордным и в целом по Аэрофлоту. В течение этого месяца самолетами перевезено 5,7 миллиона пассажиров, или почти в десять раз больше, чем за всю вторую пятилетку.

Как уже отмечалось, задание по перевозке грузов перевыполнено. Эти перевозки увеличились на 13,7 процента.

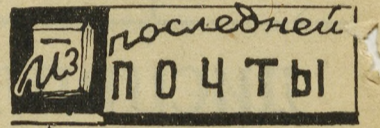
Большую трудовую победу одержали наши крылатые хлеборобы. На 1 ноября 1965 года ими обработано ядохимикатами 52,4 миллиона гектаров колхозных и совхозных полей, садов и виноградников. Это на 400 тысяч гектаров больше, чем они должны обработать за весь 1965 год.

До конца года и вместе с тем до конца последнего, завершающего года семилетки осталось меньше двух месяцев. Дело чести всех коллективов успешно завершить производственные задания, ознаменовать очередной XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза новыми успехами в обеспечении безопасности полетов, повышении культуры обслуживания пассажиров, улучшении качества сельскохозяйственных работ.

А. СТРИЖАК,
инструктор
политуправления
гражданской авиации.



ЗИМУШКА-ЗИМА.
Фотоэтиюд В. ВОРОБЬЕВА.



Как создаются «трудности»

Недостаточно высокая исправность самолето-моторного парка, обслуживаемого специалистами Тюменских ЛЭРМ, является основной причиной простоев авиационной техники. Это, разумеется, известно каждому, кто в какой-то мере связан с работой нашего подразделения. Однако за общими ссылками на «создавшееся тяжелое положение», которые в большом ходу у руководителей ЛЭРМ, скрываются конкретные факты равнодушного отношения к делу.

На 10 ноября 1965 года было поставлено в план полетов 5 самолетов ЯК-12. Ночью выпал снег. Работать на колесах стало невозможно. Я, как командир летного коллектива, распорядился об отмене вылета, одновременно обратился к начальнику производственно-диспетчерского отдела ЛЭРМ тов. Паршину с просьбой установить самолеты на лыжи. Было это ранним утром.

Часа через три я направился на стоянку. Оказалось, что «переобувать» самолеты никто и не думал.

Лишь после вмешательства командира объединенного подразделения во второй половине дня от руководителей ИАС поступила команда начать переоборудование. Поработав час, бригада авиатехников закончила смену и отправилась домой. Так был потерян день.

На следующий день при установке лыж обнаружилось, что из 8 лыж 3 к эксплуатации непригодны. Дефектация была проведена весной, однако в ремонт лыжи своевременно направлены не были и пролежали все лето под открытым небом.

Вот так и возникают «создавшиеся тяжелые положения», на которые так охотно ссылаются руководители Тюменских ЛЭРМ.

В. БАЖЕНОВ,
командир летного коллектива.

Хочу быть «добреньким»

Ежедневно в редакцию газеты «Авиатор Урала» приходят письма, в которых летчики, специалисты ИАС и другие авиаработники обращаются с просьбой разъяснить нормы выдачи и сроки носки спецодежды и т. д.

Многие интересуются порядком начисления заработной платы отдельным категориям специалистов. Это очень хорошо. Редакция газеты «Авиатор Урала» старается ответить на все вопросы, интересующие своих читателей, возможно полней.

Однако характер большинства вопросов свидетельствует о том, что они быстрее и с большей полнотой могли бы быть решены на месте, если бы командиры подразделений, начальники аэропортов, экономисты не отмахивались от этих вопросов. Чего греха таить, есть еще среди командно-руководящего состава в наших подразделениях люди, которые не прочь выглядеть «добренькими». Вместо того, чтобы разъяснить человеку действующие нормы выдачи спецодежды, начисления заработной платы, такие товари-

щи делают вид, что они, де, и не против удовлетворить ту или иную просьбу, но как посмотрит на это вышестоящее начальство.

Летчики вертолетного подразделения из Тюмени просят разъяснить положение о нормах выдачи форменного и спецодежды по группе вертолетов МИ-6. В отделе материально-технического снабжения Тюменского подразделения эти нормы имеются, они согласованы с ЦК профсоюза авиаработников, следовательно, являются действующими.

Работники Тазовского аэропорта интересуются сроком носки меховых рукавиц с учетом условий Заполярья. Поскольку такие условия соответствующими приказами не оговорены, то ОМТС Уральского управления гражданской авиации подтверждает тот срок носки, который предусмотрен по положению. Все документы, регламентирующие вопросы материального обеспечения, как заявил нам начальник ОМТС УрУГА А. И. Курд, в подразделениях и аэропортах имеются.

ЧИТАЙТЕ, ВЫПИСЫВАЙТЕ

ежемесячный производственно-массовый журнал
орган Министерства гражданской авиации СССР

«Гражданская авиация» — ежемесячный производственно-массовый журнал — орган Министерства гражданской авиации СССР.

Журнал освещает многообразную жизнь гражданской авиации и рассчитан на широкий круг читателей. На его страницах публикуются материалы:

о воздушных трассах двадцатого века, проложенных между Западным и Восточным полушариями от Арктики до Антарктиды;

о развитии космонавтики,

героях покорения космоса, о путях освоения Вселенной на благо человечества;

о могучих флотилиях пятого океана — новых и новейших отечественных и иностранных самолетах и вертолетах;

о людях крылатой профессии — богатырях неба и скромных тружениках земли;

о широком применении советской авиации в сельском хозяйстве, в геологоразведочных и научных целях, во всех важнейших отраслях народного хозяйства;

о разнообразной деятельно-

сти многотысячного коллектива гражданской авиации, решающего одну из главных задач, записанных в Программе нашей партии, — задачу сплошной аэрофикации всей страны.

В журнале систематически печатаются очерки, рассказы, стихи, научно-популярные статьи и корреспонденции.

Журнал выходит один раз в месяц форматом «Огонька» в цветных сменных обложках и печатается способом глубокой печати.

Расширен отдел «За рубежом», где помещаются информационные материалы о новой авиационной технике и работе иностранных авиакомпаний.



К работе в журнале наряду с авторским активом из числа передовых авиаработников привлекаются видные деятели советской авиационной науки и техники, космонавты, писатели, квалифицированные журналисты и художники.

Подписка на журнал принимается без ограничений, с любого месяца во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественных учреждениях.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:
на год — 3 руб. 60 коп.,
на 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.,
на 3 месяца — 90 коп.

Продолжается подписка на газету «Авиатор Урала»

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций.

Газета выходит 8 раз в месяц.
Цена подписки на год — 96 коп.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-85.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15967. Заказ № 5828.

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