

Решения сентябрьского Пленума — в жизнь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 92 (1494). СУББОТА, 4 ДЕКАБРЯ 1965 г. Год издания XXIII

УЧИТЬСЯ ХОЗЯЙСТВОВАТЬ

В эти дни авиаторы Кольцовского аэропорта еще и еще раз возвращаются в своей производственной деятельности к решениям сентябрьского Пленума ЦК КПСС. Практика показывает, что каждое подразделение располагает большими резервами повышения производительности труда.

Оценивая результаты работы за последние два года, авиаторы пришли к выводу, что рентабельная работа — сильное дело для коллектива. Если в 1963 году подразделение получило государственной дотации 4 миллиона рублей, то в 1964 году — только 2,7 млн. рублей. Принимая социалистическое обязательство на 1965 год, мы определили в нем основную задачу: **ВМЕСТО ЗАПЛАНИРОВАННОЙ ДОТАЦИИ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРИВЫЛЬ.**

С этой целью командование и партком организовали проведение семинаров с активом, где еще раз подчеркнули, что главными резервами являются увеличение доходов и сокращение расходов.

Какими же путями можно влиять на эти две стороны финансово-хозяйственной деятельности подразделения? Основа успеха — в повышении производительности труда, которая возросла у нас только в этом году на 16 процентов. Один из факторов в увеличении доходов — более эффективное использование коммерческой грузоподъемности самолетов. С этой целью плановым отделом были разработаны показатели коммерческой загрузки самолетов по рейсам, при котором полет является рентабельным.

Это дало неплохие результаты. Коммерческая загрузка вылетающих самолетов в 1965 году к уровню 1964 года возросла на 8,8 процента, а использование пассажирских кресел — на 9,5 процента. В результате дополнительно отправлено 6200 тонн груза.

Немалая работа проведена коллективом по использованию

второй стороны хозяйственной деятельности — уменьшению расходов по эксплуатации. Большая роль в этом принадлежит летно-техническому составу, который путем грамотной эксплуатации техники увеличивает межремонтные ресурсы.

Необходимо отметить коллектив службы связи, где по сравнению с прошлым годом расходы сокращены на 22 процента. Хорошо трудится коллектив почтово-грузовой службы, возглавляемый А. И. Громовым. Работники этой службы умело применили предоставляемые льготы на грузовые перевозки и увеличили отправку груза по сравнению с 1964 годом на 38 процентов. В итоге мы справились с поставленной задачей — подразделение вместо планируемого убытка получило прибыль.

Результаты были бы еще выше, если бы не отдельные промахи в нашей работе. Часто недисциплинированность отдельных работников наносит материальный ущерб всему подразделению, снижает финансовые показатели коллектива. Так, по вине шофера Власова был поврежден самолет ТУ-104. Стоимость его ремонта выразилась кругленькой суммой в 1003 рубля.

Эти и другие примеры говорят о том, что сейчас, как никогда, надо уделять большое внимание воспитательной работе среди личного состава. Не всегда и не везде мы еще умеем применять на практике передовой опыт, новейшие достижения. Надо, чтобы каждый авиарботник был бережливым хозяином. Этого требует жизнь, к этому призывают решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС.

П. ЗЫКОВСКИЙ,
командир
Свердловского подразделения.

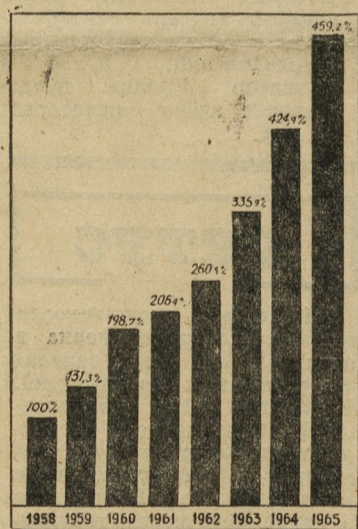
Много мыслей и дум вызвали у коммунистов нашей партийной организации решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС. Партийные собрания, прошедшие в службах, показали, что коммунисты хорошо понимают смысл и значение задач, выдвинутых партией в области повышения эффективности производства, роста производительности труда, ускорения технического прогресса, использования всех имеющихся резервов. Вот об этом, о выявлении неиспользованных резервов, особенно много говорилось на собраниях, этому вопросу особое внимание уделяют партийный комитет подразделения и цеховые первичные организации.

Претворим решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС в жизнь, трудовыми достижениями встретим XXIII съезд КПСС — под этим девизом трудятся сегодня авиаторы Урала. На днях в Свердловске состоялось совещание командиров, полнотракторников и работников плановых отделов управления. Представители крылатой армии Урала определили конкретные задачи по выполнению решений Пленума. О том, как воспринял многотысячный коллектив Уральского управления решения партии, о делах и планах авиаторов, рассказывает сегодняшний номер газеты «Авиатор Урала».

СЕНТЯБРЬСКИИ ПЛЕНУМ ЦК КПСС, разработав научно обоснованные методы хозяйственного руководства, определил роль и значение профсоюзов в решении важнейших вопросов, связанных с практическим претворением в жизнь намеченных партий мер по коренному улучшению работы предприятий.

Одной из главных является задача коренного улучшения организации и руководства социалистическим соревнованием. Мы обязаны прежде всего добиться вовлечения в соревнование всех категорий работающих и отныне строить все наши коллективные, индивидуальные социалистические обязательства на глубоком экономическом анализе и расчете. Надо, чтобы соревнующийся принимал обязательства, прежде всего исходя из интересов достижения наибольшей рентабельности работы предприятия, подразделения.

Каждый соревнующийся должен обладать знаниями конкретной экономики. Профсоюзные организации обязаны работать об организации экономической учебы всех категорий работающих.



Объем работы авиации спецприменения Уральского управления в приземных часах к самолету АН-2 за 1959—1960 гг. в процентах к 1958 году.

ДИСЦИПЛИНА, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, ХОЗРАСЧЕТ

Чтобы достичь наибольшего эффекта в соревновании, профсоюзные организации должны постоянно помнить о ленинских принципах организации социалистического соревнования: о гласности, сравнимости результатов, о мерах, позволяющих широко распространить методы труда, которыми овладели передовики производства.

К сожалению, еще многие наши профсоюзные комитеты не занимаются конкретно этой важной работой и поэтому нередко не получают должного эффекта от соревнования.

В этой связи следует сказать, что за последнее время забыта оправдавшая себя форма соревнования по профессиям.

Утвержденное Советом Министров СССР «Положение о социалистическом государственном производственном предприятии» предоставляет очень широкие возможности в развитии того или иного предприятия. Однако использовать эти возможности и предоставляемые «Положением» права хозяйственных и профсоюзных организаций возможно лишь при изучении всеми работающими основ экономики. Только люди, четко представляющие себе такие категории, как цена, себестоимость, прибыль, основные и оборотные фонды, могут правильно использовать врученную им технику.

Правильно поступают в этом отношении руководители Челябинского подразделения. Командование, партийный и профсоюзный комитеты приняли решение с 1 декабря 1965 года организовать экономическую учебу кадров. Это, безусловно, в ближайшее время принесет большую пользу коллективу.

Организация экономической учебы кадров во всех наших подразделениях поможет решить ряд важных проблем. Одной из них является повышение исправности самолето-моторного парка. Нужно довести до сознания каждого работника, как важно

сокращение простоя СМП. В интересах экономической учебы надо широко использовать стенную печать, наглядную агитацию, местные радиоузлы, внести в планы работы клубов, красных уголков, библиотек мероприятия, связанные с пропагандой решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС и VII Пленума ВЦСПС.

Деятельность постоянно действующих производственных совещаний неразрывно связана и прямо служит делу мобилизации внутренних резервов.

Там, где этой работе придается серьезное внимание, там и дела идут значительно лучше. Вот два примера. На авиаремонтном предприятии, где начальником тов. Романчук, руководство и заводской комитет постоянно направляют работу ПДПС. Совещания проводятся регулярно, на них рабочие активно обсуждают важные для предприятия вопросы, вносят свои предложения, реализация которых приносит большой эффект.

Это авиаремонтное предприятие известно нам всем как «хозяйство крепкое», растущее.

Возьмем Березовское летное подразделение. Здесь упорно не хотят создать ПДПС, не привлекают личный состав к решению производственных вопросов. И что же? Сейчас это подразделение является крайне отстающим, его матчасть простаивает, подразделение оказалось в трудных экономических условиях.

Глубоко, внимательно изучая решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС и VII Пленума ВЦСПС, наши заводские и местные комитеты профсоюза обязаны организовывать работу в свете этих решений и тем внести свою долю труда в большое и важное дело дальнейшего укрепления и развития социалистической экономики.

В. КИЗИКОВ,
председатель теркома
профсоюза авиарботников.

«Секрет» одного процента

В самом деле, стоит только внимательно проанализировать работу любой службы, любого участка нашего сложного хозяйства, чтобы убедиться, что имеется немало возможностей для повышения производительности труда, рентабельности, экономичности — одним словом, для улучшения всей производственной деятельности подразделения. По просьбе парткома экономисты проанализировали наши возможности

в области увеличения коммерческой загрузки самолетов, повышения производительности труда, экономии летного времени и горючего. Интересная открывается картина!

Возьмем, например, коммерческую загрузку самолетов, вылетающих из нашего аэропорта. Если увеличить ее только на один процент, то это позволит дополнительно перевезти за год 1120 тонн, то есть получить свыше 270 тыс. рублей дохода.

Вот он, «секрет» одного процента!

За десять месяцев прошлого года фактическое использование пассажирских кресел составило у нас 71,9 процента. Следовательно, неиспользованный резерв выражается цифрой в 28 процентов. А что значит повысить занятость пассажирских кресел на тот же

один процент? Это значит дополнительно отправить за год 7250 пассажиров и получить 206 тыс. руб. дохода.

И так в любой службе, на любом участке производства. Наши передовые экипажи ведут неустанную борьбу за экономно летного времени и горючего. На «счете» таких командиров кораблей, как М. Горбик, В. Дубовик, В. Мошков, П. Медведев, Н. Мельников, М. Саиткулов, уже от 30 до 80 тонн сэкономленного горючего. Характерно, что все названные товарищи — члены партии. Они показывают беспартийным коллегам пример того, как нужно подходить к решению одной из важных задач, записанных в решениях сентябрьского Пленума, — добиваться строжайшего режима экономии.

(Окончание на 2-й стр.)



Агрегатчик Челябинских ЛЭРМ С. А. Супенко является председателем воир, на его счету немало внедренных предложений, значительно повысивших производительность труда.

(Окончание. Нач. на 1-й стр.)

Партийный комитет озабочен тем, чтобы сделать опыт передовиков достоянием всех экипажей. На разборах, совещаниях подчеркивается, что успехи наших лучших авиаторов доступны, в сущности, всем, никаких секретов у них нет. Столь значительной экономии летного времени и горючего они добиваются за счет выбора выгодных режимов эксплуатации двигателей в полете, за счет подбора эшелона с учетом ветра и метеоситуации, путем правильного расчета начала снижения с эшелона и захода на посадку, наконец, за счет сокращения непроизводительной работы двигателей на земле. А это как раз то, что может и обязан делать каждый экипаж. Если сэкономить за год только один процент горючего (имея в виду самолеты ИЛ-18, АН-24, ЛИ-2), то мы сэкономим государству 700 тонн высококачественного топлива, а в денежном выражении — около 30 тыс. рублей. Не менее ощутимая выгода связана с экономией летного времени, с повышением производительности полетов.

Возьмем, к примеру, повышение производительности полетов. Расчеты наших экономистов показывают, как много «весит» и здесь один процент: в переводе на пассажиров он означает почти 5,5 тыс. человек, дополнительно перевезенных, скажем, на воздушной линии Свердловск — Москва — Свердловск.

Это, повторяю, один процент. А ведь в социалистических обязательствах, которые коллектив взял на себя, готовя достойную встречу XXIII съезду партии, мы обязались в первом квартале 1966 года повысить производительность полетов на 3 процента к установленному плану. У нас есть такая возможность и есть твердая уверенность, что свое обязательство мы выполним.

Сейчас во всех наших службах по инициативе партийных организаций определяются пути использования скрытых резервов, изыскиваются возможности дальнейшего повышения производительности труда, более эффективного, как и требует того партия, ведения хозяйства. Многого можно было бы рассказать, в частности, о коллективе такого важного участка, как наши линейно-эксплуатационные мастерские. Здесь уже немало сделано для улучшения организации и повышения производительности труда, для внедрения передовых методов технического обслуживания самолетов и снижения себестоимости. Усилиями передовых людей, таких, как коммунисты В. Фирсов, В. Воробьев, Н. Берснев, беспартийные товарищи Г. Холкин, Л. Дюков и другие, удалось на много часов продлить сроки эксплуатации воздушных винтов, тормозных и нетормозных колес, турбогенераторных установок, электромеханизмов и других агрегатов. К концу года полученная за счет этого эко-

„Секрет“ одного процента

номия составила 23,5 тыс. рублей. Вот так и учат вести производство решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС.

Особенно отрадно, что люди не останавливаются на достигнутом, не перестают искать новое, что способствовало бы улучшению дел на производстве, приносило бы ему реальную пользу. Авиатехник Л. Дюков предложил несколько приспособлений, которые улучшают технологию обслуживания планера самолета ЛИ-2, повышают производительность труда, исключают брак при выполнении определенных операций. Это не единственный пример.

Предметом постоянной заботы партийной организации и всего коллектива подразделения является повышение исправности самолето-моторного парка. Это и понятно. Тут тоже таятся огромные и пока еще не полностью использованные резервы. Достаточно сказать, что повышение исправности самолето-моторного парка на один процент позволит дополнительно выполнить за год 80 рейсов Свердловск — Москва. Не трудно подсчитать, что это даст подразделению почти 200 тыс. рублей дохода! Не случайно пункт о высокой исправности самолетов стал одним из центральных в наших

обязательствах, принятых в ознаменование предстоящего съезда партии.

В январе по инициативе партийного комитета будет проведена экономическая конференция. Участники ее обсудят такие важные вопросы, как выявление неиспользованных резервов производства, повышение регулярности полетов, пути повышения рентабельности и улучшения всей хозяйственно-финансовой деятельности. Обмен мнениями, опытом, критические высказывания в адрес руководителей отдельных служб, несомненно, принесут пользу, будут способствовать дальнейшему улучшению дел в подразделении.

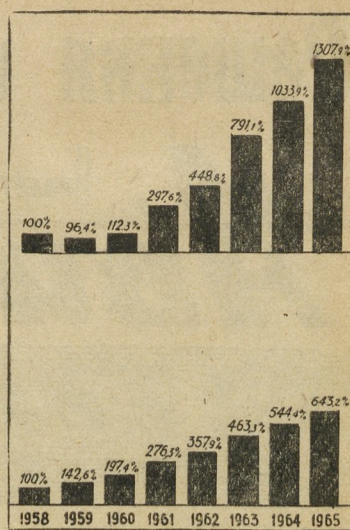
Недавно состоялось своего рода экономическое собеседование начальников смен, цехов, а также бригадиров линейно-эксплуатационных мастерских. С лекцией о системе заработной платы и ее влиянии на повышение производительности труда выступил инженер-экономист тов. Притворова. Состоявшийся разговор вышел, однако, за рамки этой темы. Выступавшие указывали на то, что кое-где занижены нормы выработки, что отдельные участки производства на протяжении смены загружены неравномерно. —

это нарушает ритмичность, порождает рывки и авралы. Собеседование явилось для его участников хорошей школой правильного, разумного ведения производства.

Я далек от мысли утверждать, что мы уже решили проблему экономической учебы. К сожалению, это пока еще не так. Но партийный комитет принимает всю ответственность, возложенную на него решением сентябрьского Пленума ЦК КПСС, и приложит все силы, чтобы вооружить наши кадры глубокими экономическими знаниями.

Все это, разумеется, лишь часть того, что делает партийный комитет, выполняя решения сентябрьского Пленума. Мы понимаем, что претворение этих решений в жизнь зависит, прежде всего, от уровня организаторской и политической работы. На этом мы и сосредоточиваем свое внимание, на это ориентируем наши первичные партийные организации, всех наших коммунистов, призванных идти в авангарде борьбы за успешное решение задач коммунистического строительства.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
секретарь партийного комитета Свердловского авиаподразделения.



Объем пассажирооборота отправок пассажиров в Уральском управлении за 1959 — 1965 гг. в процентах к 1958 году.

ЭТО ИНТЕРЕСНО ЗНАТЬ

Протяженность воздушных линий Аэрофлота составляет сейчас около полумиллиона километров. Самолеты обеспечивают регулярное сообщение между тремя тысячами городов и населенных пунктов. Четыре пятых всех перевозок выполняются на реактивных и турбовинтовых лайнерах.

ВСЕ БЛИЖЕ знаменательный день начала работы XXIII съезда КПСС, на котором будут намечены новые горизонты в развитии народного хозяйства, в укреплении могущества нашей Родины.

Авиароботники Урала полны решимости делами ответить на решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС. В коллективах и службах изыскиваются новые резервы, использование

Спорим Обсуждаем Предлагаем

которых позволит резко поднять уровень рентабельности в работе авиационных подразделений. Газета «Авиатор Урала» представляет слово некоторым из них.

ПЕРМЬ

В Пермском подразделении особое значение имеет развитие местных воздушных линий. Пока освоение новых МВЛ и поддержание в должном порядке старых идет неудовлетворительно. Необходимо добиться, чтобы при обсуждении и утверждении местных бюджетов заранее выделялись определенные средства, предназначенные для развития воздушного транспорта.

В связи с медленным строительством аэропортов МВЛ самолеты ЛИ-2, имеющиеся в Пермском подразделении, используются недостаточно. Часть доходов по этой причине минует кассу подразделения.

В целях более четкой организации труда в аэропортах подразделения необходимо улучшить подготовку кадров, особенно руководителей служб, через учебное подразделение.

УКТУС

Повышение исправности самолето-моторного парка в значительной мере зависит от ремонтных предприятий. Коллектив 2-го Свердловского объединенного подразделения считает, что поскольку амортизационные отчисления по «Положению о социалистическом государственном производственном предприятии» будут оставаться в подразделениях, следует подумать об оплате работы ремонтных органов.

Управление заключает договоры с ремонтными предприятиями на ремонт самолетов и вертолетов. Такие договоры нужно оформлять непосредственно между заинтересованными организациями — эксплуатационным подразделением и ремонтным предприятием.

Чтобы повысить материальную заинтересованность работников массовых профессий — специалистов связи, шоферов, стартеров и т. п., есть смысл выплачивать им премиальные, исходя из выполнения производственного плана по аэропорту в целом. В этих же целях нужно при наличии сверхплановых накоплений предусматривать годовое премирование авиароботников с учетом качества их работы и трудового стажа на данном предприятии.

САЛЕХАРД

Авиароботники Салехардского подразделения, стремясь к внедрению принципов хозрасчета в службах и летных коллективах, пришли к выводу, что целесообразнее при планировании дать возможность подразделению распределять производственное задание помесячно. Это позволит более полно использовать авиационную технику с учетом местных условий.

Есть прямой смысл разрешить командиру подразделения вносить коррективы по статьям расходов. Пока практика распределения средств поквартально не всегда способствует их наиболее выгодному использованию. На IV квартал, как правило, на восстановление основных средств (зданий, сооружений и т. п.) планируется больше денежных сумм, чем подразделение может освоить. Учитывая, что в ноябре-декабре в Салехарде стоят сильные морозы, целесообразнее выделять наибольшие средства во II и III квартале.

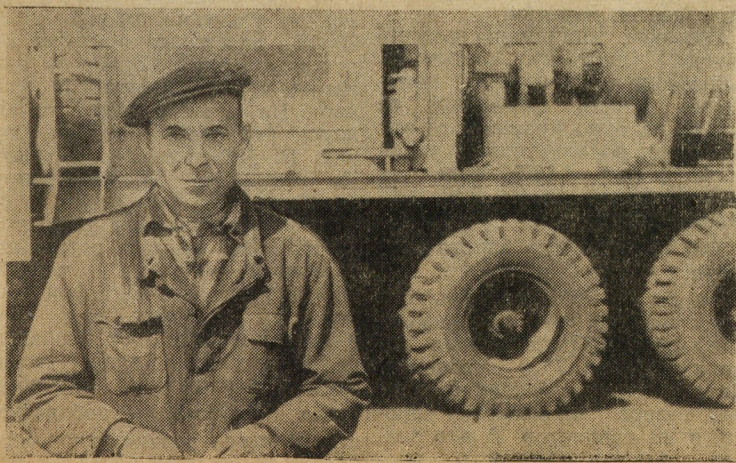
В интересах повышения исправности самолето-моторного парка, как источника увеличения прибыльности, необходимо усилить технический контроль за обслуживанием авиационной техники. Оценку деятельности ремонтных служб нужно поставить в зависимость от продолжительности летной эксплуатации самолета.

ТЮМЕНЬ

Члены экипажей должны быть заинтересованы в конечных результатах работы так же, как рабочий у станка в выработке продукции. Командиры летных подразделений наряду с подготовкой к полетам, организацией летной работы обязаны вплотную заниматься и вопросами финансовых итогов подразделения. Повидному, следует ввести такой показатель в оценке труда летчиков, который в полной мере характеризовал бы производственную деятельность коллектива и отдельно экипажа.

В интересах повышения рентабельности в работе подразделений необходимо принимать все меры к тому, чтобы сократить простои авиационной техники. Пора оценивать работу ЛЭРМ, начислять премиальные, исходя из уровня исправности, с учетом налета часов на данной технике.

Для Тюменской авиагруппы в деле повышения рентабельности авиаподразделений особое значение имеет вопрос закрепления кадров летно-подъемного состава. Взять к примеру Сургутское объединенное подразделение. Почти треть личного состава состоит из прикомандированных экипажей других управлений Аэрофлота. Какая заинтересованность у подразделения в их работе? Никакой. Ничего, кроме расходов на обслуживание техники, такая практика подразделению не приносит.



Наш адрес и телефон

Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-85.

И. о редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС44217.

Заказ № 25734.

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