

ИТОГИ РАДУЮТ

Новый, 1966 год коллектив нашего подразделения встретил хорошими трудовыми успехами. В честь XXIII съезда КПСС личным составом были взяты повышенные обязательства: к 15 декабря выполнить план 1965 года по основным производственным показателям. Это обязательство было выполнено: уже 20 ноября коллектив нашего подразделения рапортовал о выполнении годового плана.

1965 год — завершающий год семилетки. Как же изменился объем нашей работы за истекшее семилетие?

Если общий налет часов увеличился всего в 2 раза, то объемом транспортной работы (тонно-километры) — в 10 раз! Количество отправленных пассажиров на местных воздушных линиях возросло в 11 раз. Если за весь 1958 год было отправлено 11000 пассажиров, то в 1965 году мы отправляли от 15 до 18 тысяч человек ежемесячно.

В предстоящей новой пятилетке объем нашей работы еще более возрастет.

В новом, 1966 году перед личным составом подразделения поставлена задача: пассажирские отправки увеличить на 22 процента, т. е. мы должны отправить 158.200 пассажиров.

План налета тонно-километров — 2804 тысячи.

Коллективу подразделения нужно справиться с планом 1966 года так же успешно, как и в истекшем году. Это будет лучшим подарком родной партии.

К. ТАРАСОВА,
начальник планового отдела
второго Свердловского
подразделения.



Вертодром в Нью-Йорке

На территории международной выставки в Нью-Йорке открыт вертодром, рассчитанный на эксплуатацию 24-местных машин. Вертодром расположен на плоской крыше здания, в котором находятся большой ресторан, коктейль-холл и два танцевальных зала. Размеры взлетно-посадочной полосы — 60×45 метров.

Вертодром, ресторан и коктейль-холл поддерживаются четырьмя прямоугольными колоннами. В двух из них смонтировано пять скоростных лифтов, способных в течение часа поднять 2500 человек.

А. БОРОДАЧ,
инженер.

Три дня в клубе Уктусского аэропорта проходило учебно-методическое совещание руководящих работников Уральского управления. Участники совещания подвели итоги выполнения семилетнего

плана развития гражданской авиации на Урале и обсудили задачи, поставленные перед ними в 1966 году.

На повестке дня стоял также вопрос о безопасности полетов и о новых формах и методах в ор-

ганизации обслуживания пассажиров.

Совещание открыл начальник управления Н. А. Сидоренко. С докладами перед собравшимися выступили также начальник политотдела В. И. Боль-

шаков, заместитель начальника управления по летной работе А. М. Туболец, главный инженер И. С. Разумовский, помощник начальника управления по перевозкам Е. М. Слуцкий и другие.

ЖЕЛАННЫЙ ГОСТЬ

На глазах растет и благоустраивается Сургутский аэропорт. На месте сибирской тайги встают в строй жилые дома. Многие семьи авиаработников справили за последнее время новоселье. Хорошим подарком для сургутян явился новый аэровокзал, который в канун 1966 года гостеприимно раскрыл свои двери перед пассажирами.

С утра до позднего вечера на летном поле Сургутского аэропорта не умолкает могучий рокот двигателей. Здесь приземляются легкорылые Як-12 и Ан-2, таежные вездеходы Ми-4 и Ми-6, комфортабельные Ан-24. А недавно в гости к сургутянам пожаловал Ан-12.

Могучий самолет доставил газавикам и нефтяникам необходимый груз, оборудование. Сейчас Ан-12 ежедневно приземляется в Сургутском аэропорту. Выполняют рейсы летчики полярной авиации.

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

На повестке дня — работа цехкома

Специфика работы летного состава Свердловского подразделения не позволяет им всем прийти на собрание. Это и понятно. Днем и ночью ведут они свои воздушные корабли по голубым трассам Родины.

Поэтому в коллективе отчетно-выборное профсоюзное собрание проходит в несколько туров. Первый такой тур профсоюзного собрания состоялся 7 января 1966 года.

Заместитель председателя цехового комитета тов. Посев доложил собравшимся о работе цехкома за истекший год. Он рассказал о том, что авиаторы успешно выполнили производственный план 1965 года. Вместе с тем, докладчик отметил и недостатки в летной работе. В истекшем году имели место летные нарушения, поломки материальной части, нарушения трудовой дисциплины.

По отчету цехкома развернулись прения. Перед авиаторами выступили тт. Никулин, Кобелев, Лахтин, Лупачев, Хусаинов, Поньрко, Варламов, Азовцев, командир коллектива тов. Банных и председатель теркома тов. Кизиков.

Все выступавшие глубоко и всесторонне проанализировали работу цехкома. Было отмечено, что серьезный недостаток в его деятельности — слабое выпол-

нение плана оргтехмероприятий.

Известно, что коллектив авиаторов не первый год борется за звание коммунистического. Однако цехком в вопросах организации и руководства соревнованием многое упустил из вида. Не случайно за 1965 год не прибавилось ни одного экипажа коммунистического труда, а ударников стало даже меньше по сравнению с 1964 годом.

Слабо работал цехком и по воспитанию личного состава. В 1965 году имелся ряд нарушений трудовой дисциплины, нарушался авиаторами и предполетный отдых.

Как ни странно, далеко не все случаи нарушений дисциплины обсуждались общественностью. Командиры среднего звена крайне недостаточно участвуют в дисциплинарной практике.

Многие из выступавших говорили о том, что зачастую управление, планируя расписание на сезон, учитывает и оборачиваемость самолетов, и налет на списочный самолет, и загрузку. Словом, все. Но, к сожалению, не проявляется забота об экипажах, о том, чтобы они больше были дома, чем на ночевках в других аэропортах.

Как подчеркивали некоторые авиаторы, управление обязано заботиться об улучшении условий труда и быта экипажей. Приводились конкретные примеры. Так,

при выполнении рейса Свердловск—Гудаута с посадкой в Волгограде экипажи вынуждены не одни сутки сидеть в Гудауте. А там нет нормальных условий для отдыха. Да и совершенно неоправданно тратится дорогое рабочее время.

Говорилось и о том, что в шутку свердловских летчиков окрестили «летичей мышью», так как большую часть рейсов уральцы выполняют ночью. Надо ли говорить о сложности таких полетов, о том, как трудно, проработав ночь и отдохнув днем, снова уходить в ночной рейс.

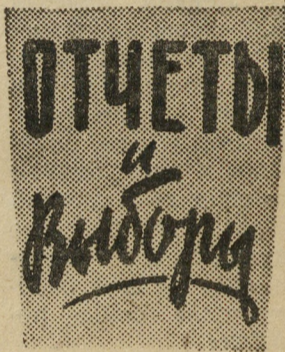
Выступающие поднимали вопросы о необходимости пересмотра условий соревнования, о дифференциальном подходе к решению вопросов по использованию матчасти и расходованию ГСМ на земле (в зависимости от количества посадок, а не от общей продолжительности полета). Поднимался на собрании вопрос и об улучшении отопления жилых и служебных зданий в Кольцовском аэропорту. Как ни странно, до сих пор здесь зимой даже в детских учреждениях температура не поднимается выше 10 градусов.

Отчетно-выборное собрание

прошло в летном подразделении при высокой активности всех членов профсоюза. Критикуя работу цехкома, они проявляли настоятельную заботу о судьбе государственного плана 1966 года, вносили конкретные предложения для успешного устранения отмеченных недостатков.

Соответствующим отделам нашего управления, руководителям их следует прислушаться к голосу летного состава, помочь авиаторам в решении вопросов труда и быта, в создании необходимых условий для успешного выполнения взятых обязательств.

В. КИЗИКОВ,
председатель
Уральского теркома
профсоюза авиаторов.



Удивительные истории

нужен, просим забрать обратно!

Но время шло, а винт все лежал да лежал. Никакие просьбы и напоминания не помогали. Тогда снабженцы Перми решили отправить его в ОМТС управления в надежде, что его пошлют туда, где он необходим.

Шли дни, и вот под самый Новый, 1966 год, 31 декабря, в Пермь пришел вагон. Посмотрели пермяки на его содержание и ахнули от удивления. На самом видном месте опять красовались ящики с тем же злополучным вин-

том, а на них было размашисто начертано: «Возврат»...

И вот лежит этот винт опять на складе в Перми. Лежит и краснеет от обиды. И, поверьте, что краснеет в буквальном смысле этого слова, потому что срок его консервации давно истек и никому он теперь больше не нужен.

Вот какая удивительная история произошла с воздушным винтом В-514. И самое удивительное в этой истории то, что за все происшедшее никто не несет ответственности...

КОГДА ВИНТЫ КРАСНЕЮТ

ПОМНИТЕ, как в рассказе Чехова один доктор с большим трудом избавился от подаренного ему непристойного канделябра и каким удивительным путем этот канделябр вернулся к нему обратно?

Наша история не менее удивительна. Рабочие одного завода сделали винт. Не какой-нибудь винтик, а винт воздушный, да и среди воздушных он тоже занимал особое ме-

сто. Ведь он был не простым, а реверсивным и мог применяться «на земле, в небесах и на море». То есть мог служить и для гидросамолетов.

Такой винт ждали и не могли дожидаться в Тюмени. Но волею судьбы и, конечно, без помощи работников ОМТС управления винт попал в... Пермь.

— «Помилуйте! — возмущались пермяки. — Нам он не

ПОЛУЧИТЕ ОБРАТНО, НО... ЗА ДЕНЬГИ

ОДНАЖДЫ в магазин забрались воры. И забрались туда не с целью экскурсии, а чтобы утащить все его содержимое. И утащили. Оставили только стены да потолок. А потом притащили все обратно. Сами расставили, где что стояло и лежало. И потребовали, чтобы за все принесенное уплатили им чистоганом. Как ни бились работники прилавка, куда ни обращались — пришлось все-таки уплатить.

«Чепуха! — скажет читатель, — такого не бывает даже в сказке!».

А вот и бывает! Попал однажды самолет в беду.

Пришлось его отправить на ремонт. Долго и тщательно готовили самолет в дорогу и сдали его в ремонт весь до последнего винтика и колесика, о чем был составлен соответствующий акт.

Но пока самолет стоял и ждал ремонта, его постепенно по винтику и колесу растащили до такой степени, что осталась одна оболочка.

Настало время этот самолет ремонтировать. Пришлось обратно приносить все утащенное. И принесли. Все тщательно переписали, оценили и... предъявили заказчику крупный счет на сумму 2586 рублей. Как ни пытались эксплуатационники доказать,

что с них берут за украденное, как ни старались — все же (ремонтники были упорны и настойчивы) деньги с них взяли через банк.

Эта печальная история произошла с пермским самолетом 09269 на ремонтном предприятии, где начальником А. И. Романчук.

И. МАШКОВСКИЙ,
начальник Пермских
ЛЭРМ.

А. Б. ЛЕЙКИН

Командование, партийная и профсоюзная организации Свердловского подразделения с глубоким прискорбием извещают, что после тяжелой и продолжительной болезни 12 января 1966 года скончался командир корабля ИЛ-18 Абрам Бенцианович Лейкин.

А. Б. Лейкин родился 1 января 1922 года в городе Ветка Гомельской области. В 1940 году он добровольно вступил в ряды Красной Армии и был направлен в школу пилотов.

С марта 1946 года А. Б. Лейкин трудился в Аэрофлоте, где летал на самолетах ПО-2, ЛИ-2, ИЛ-12. В декабре 1961 года он окончил ШВЛП по курсу командиров кораблей самолетов ИЛ-18.

А. Б. Лейкин налетал 10800 часов. За время работы он был неоднократно награжден Почетными грамотами.

Командование, партийная и профсоюзная организации и личный состав Свердловского подразделения выражают искреннее соболезнование семье покойного.

Письма в редакцию

ПЛОДЫ НЕРАЗБЕРИХИ

ЗА ДВАДЦАТЬ лет работы в Кольцовском аэропорту впервые я решила лететь по бесплатному авиабилету в отпуск. Рейсом 168 на самолете АН-24 я должна была лететь к сестре, которая живет недалеко от аэропорта Быково.

Но бывает, что твоим желаниям не так-то легко сбыться. Есть люди, которые могут испортить отпускное настроение. Расскажу все по порядку.

Зарегистрировав билет на 168 рейс, я одной из первых была посажена на самолет. И вдруг, как гром с ясного неба! — говорят, что самолет перегружен (а

ведь на самом деле три места были свободными). Дежурная, производившая посадку пассажиров, объявила: кто зарегистрировал билет последним и кому не обязательно лететь в Быковский аэропорт, тот должен сойти с самолета. Эта просьба была адресована пяти пассажирам, которые вдруг оказались «виновниками» перегрузки самолета. Им предлагалось лететь на ТУ-104.

Но реакция оказалась неожиданной. Никто из пассажиров не поднялся с места. Тогда дежурная пошла за листом регистра-

ции. Вместе с ней появился начальник смены тов. Капленко. Проверив мой билет, тов. Капленко отдал его дежурной и попросил меня выйти из самолета.

Я попыталась объяснить, что меня устраивает именно этот рейс. Но к моим доводам он остался глух. Мало того, предупредил: «Не сойдете — позову милиционера. — И добавил — Ссаживаю вас потому, что вы наш работник, я знаю вас».

Невзирая на мой пенсионный возраст, этот начальник не по-

считался ни с чем и настоял на своем. Отпуск я взяла с 22 декабря на 12 дней, а вылетела 26 декабря. Хотелось побыстрее быть на месте. А оказалось — все отпускное настроение насмарку.

Может быть, кто-нибудь подскажет тов. Капленко, как нужно выполнять свой долг и обращаться с людьми, значительно старше, чем он?

Е. ЧЕРНАЯ,
работница ЛЭРМ
Кольцовского аэропорта.

Им рады хлеборобы

Близко к сердцу приняли наши авиаторы решения мартовского Пленума ЦК КПСС о химизации народного хозяйства. Командиры самолетов АН-2 коммунист В. Е. Бекетов и комсомолец В. П. Амосов перед сезоном авиационных работ собрали свои экипажи и строго распределили обязанности между авиаторами.

В прошлом году летчики поработали особенно напряженно. Предстояло в короткие агротехнические сроки обработать большое количество площадей. Свой долг крылатые химики выполнили с честью.

За сезон обработали по 32 тысячи гектаров. Добрую помощь оказали сельскому хозяйству.

Хочется сказать подробнее об этих людях. Коммунист В. Е. Бекетов работает в нашем коллективе чуть больше года. Но за сравнительно короткое время показал себя грамотным пилотом, умелым командиром экипажа.

Коммунисты второго Свердловского подразделения оказали ему высокое доверие — избрали в партийное бюро. Любое дело, порученное В. Е. Бекетову, он вы-

полняет с охотой и любовью.

Командир другого экипажа АН-2 комсомолец В. П. Амосов трудится в нашем коллективе уже более 6 лет. За это время он не имел летных нарушений.

За высокое летное мастерство и хорошие производственные успехи авиатору присвоено звание ударника коммунистического труда. В. П. Амосов вполне заслуживает этого звания.

Четкое выполнение всех летных инструкций и наставлений, отличная техника пилотирования — вот что характерно для этих экипажей. Под стать командирам и члены их экипажей — вторые пилоты тт. Коровин, Мандыч, авиатехник Воронин и другие специалисты, проявляющие коммунистическое отношение к труду.

Немало воздушных трасс облетели крылатые химики за семь месяцев. Свердловская,



Челябинская, Ульяновская области — вот маршруты экипажей В. Е. Бекетова и В. П. Амосова.

Всюду, где бы ни приходилось работать этим авиаторам, труженики сельского хозяйства встречали их как самых близких друзей.

Их труд на полях отмечался хорошим качеством воздушной обработки и высокой часовой производительностью.

Сейчас летчики готовятся достойно встретить предстоящий XXIII съезд родной партии. Верится, что они придут к нему с новыми победами.

В. ВЕДЕРНИКОВ,
заместитель командира
летного
коллектива.

Во Аэрофлоту

Встреча с медведем

Вот какой любопытный случай произошел недавно на одной из оперативных точек нашего Енисейского подразделения. Командиру вертолета МИ-4 Т. К. Карповичу необходимо было вывезти 8 бочек рыбы с устья реки Кий. Когда вертолет прилетел и начал приземляться, навстречу ему от бочек, встав на задние лапы, вышел огромный медведь. Не страшась гула вертолета, разинув пасть, он стал прыжками приближаться.

На борту не было никакого оружия и экипаж вынужден был поднять вертолет выше. Чтобы прогнать медведя, машина зависла прямо над ним и воздушным потоком от несущих лопастей заставила зверя отступить. Медведь бросился в реку и уплыл.

Приземлившись, экипаж обнаружил, что медведь не зря так яростно бросился на вертолет. Из двух бочек рыба была вся съедена. Одна бочка была вскрыта, как и следует ее открывать, у другой разорваны клепки. Оставшиеся палатка, постель рыбаков, которые несколько дней назад ушли в поселок за припасами, изорваны на мелкие ленточки. Медведь пробовал на вкус даже фотоаппарат, прокусил футляр, оставил след своих зубов и на корпусе. Вблизи от бочек авиаторы обнаружили много следов других зверей, в частности, соболя, но медведь их к рыбе так и не допустил.

М. МОЛОДЫКО.

В ЗАПИСНУЮ КНИЖКУ

За годы семилетки производительность труда авиарботников возросла в 2,1 раза.

Советский Союз посетили 11 делегаций профсоюзов авиарботников девяти стран.

В 1964 году сельскохозяйственная авиация обработала 48,6 миллиона гектаров при плане 40 млн. га. План нынешнего года — 52 миллиона гектаров — успешно выполнен.

В настоящее время четыре пятых авиатранспорта выполняется на самолетах с газотурбинными двигателями.

К ЗАКЛЮЧЕНИЮ КОЛЛЕКТИВНЫХ ДОГОВОРОВ НА 1966 ГОД

В НОЯБРЕ 1965 года президиум ВЦСПС принял постановление о заключении коллективных договоров на 1966 год.

На всех предприятиях и в организациях промышленности, строительства, транспорта, связи, сельского хозяйства, торговли, общественного питания и бытового обслуживания населения, — говорится в постановлении, — эта работа должна быть проведена в декабре 1965 — январе 1966 года.

Коллективные договоры играют большую роль в мобилизации личного состава на досрочное выполнение производственного плана, обеспечение безопасности полетов, повышение культуры обслуживания пассажиров, в улучшении условий труда и быта авиарботников.

Осуществление мероприятий по улучшению управления промышленностью, совершенствованию планирования и усилению экономического стимулирования будет способствовать еще более значительному повышению роли коллективных договоров — как важного средства привлечения рабочих и служащих к борьбе за

улучшение результатов работы предприятий.

Заключению коллективных договоров на 1966 год должна предшествовать массовая проверка выполнения двухсторонних обязательств за 1965 год. К этой большой и серьезной работе местные комитеты обязаны привлечь членов постоянных комиссий местных и цеховых комитетов, добиться, чтобы в работе принял участие более широкий круг авиарботников. Итоги проверки предстоит обсудить на собраниях в цехах, авиаэскадрильях, службах, сменах.

В период подготовки и заключения нового колдоговора следует провести массовый сбор предложений рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Проект коллективного договора необходимо обсудить на собраниях, чтобы каждый авиарботник знал, какие конкретные меры будут проведены для улучшения деятельности их службы, коллектива, повышения рентабельности и как все это скажется на условиях труда, быта, заработка.

В коллективных договорах не-

обходимо предусмотреть обязательства хозяйственных и профсоюзных организаций, направленные на:

выполнение и перевыполнение государственного плана, дальнейший рост производительности труда, осуществление строгого режима экономии, повышение качества продукции, ликвидацию потерь от брака и других непроизводительных расходов;

досрочное выполнение планов внедрения новой техники, автоматизации и механизации трудоемких и тяжелых работ, улучшение организации труда, внедрение предложений изобретателей и рационализаторов.

Профсоюзным организациям при заключении коллективных договоров необходимо также намечать мероприятия, направленные

на дальнейшее развертывание соревнований за коммунистический труд, улучшение работы постоянно действующих производственных совещаний, организацию воир, по усилению творческой активности советов новаторов, общественно-конструкторских бюро, групп экономического анализа.

В целях усиления работы по коммунистическому воспитанию авиарботников в коллективные договоры должны быть внесены мероприятия по улучшению воспитательной и культурно-массовой работы, по повышению общеобразовательного и технического уровня авиарботников и т. д.

Общезаводские, подразделенческие собрания и конференции рабочих, инженерно-технических работников рассматривают проект коллективного договора на 1966 год одновременно с подведением итогов выполнения договора за 1965 год.

Профсоюзные организации совместно с хозяйственными руководителями должны принять все меры к тому, чтобы коллективные договоры были заключены в установленные для них сроки.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 14045. Заказ № 1377.

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