

За доблестный труд

Хорошо поработали в прошедшем году летчики авиации спецприменения. За плечами крылатых «химиков» сотни тысяч гектаров колхозных полей, обработанных с воздуха.

Зы высокие производственные показатели министр гражданской авиации отметил на днях доблестный труд уральских авиарботников. Командир звена Ю. М. Братцев, пилот К. К. Попов, старший инженер по спецприменениям управления Ю. И. Гундарев, заместитель командира летного коллектива В. В. Ведерников награждены знаком «Отличник Аэрофлота».

Почетной грамотой Аэрофлота удостоен труд командиров самолетов А. И. Гребнева, В. Д. Котыбаева, авиатехников М. П. Воронина, В. С. Мехренина, пилотов В. В. Александрова, Ю. М. Мандыч и других.

Девяти авиаторам Урала министр гражданской авиации объявил благодарность.

В. СОЛОВ.

ПЯТИЛЕТКА НАБИРАЕТ СКОРОСТЬ

КОЛЛЕКТИВ летчиков Свердловского объединенного подразделения, воодушевленный историческими решениями мартовского и сентябрьского Пленума ЦК КПСС, с честью завершил выполнение производственного плана семилетки и взял старт 1966 года.

За годы семилетки летное подразделение прошло большой, трудный и почетный путь. Подразделение значительно выросло количественно и изменилось качественно. Достаточно сказать, что объем перевозок за семилетие вырос в четыре раза.

Стали старожилками на трассах Уральского управления гражданской авиации современные скоростные самолеты ИЛ-18, АН-24. Следует сказать, что впервые эти самолеты получили уральскую прописку из рук пилотов Кольцовского летного подразделения.

В беседе с НАШИМ КОРРЕСПОНДЕНТОМ

В коллективе вертолечников многие из пилотов имеют большой опыт летной работы. Так, командир вертолета МИ-4 К. Н. Дубов налетал более 4500 часов, сам командир имеет общий налет около 5000 часов, из них более 3700 часов на вертолетах. Хорошо зарекомендовал себя и молодой командир вертолета МИ-4 Ю. Н. Майоров, недавно прибывший в подразделение из Советской Армии.

Напряженным был 1965 год. Надо сказать, что летчики поработали неплохо. Производительность труда составила 104,8 процента к плановой. Однако новый, 1966 год поставил перед свердловскими авиаторами новые, более сложные задачи. Объем работы по налету часов увеличился по сравнению с 1965 годом по самолетам ИЛ-18 на 15,3 процента, по самолетам АН-24 — на 31,8 процента. Как видно из приведенных цифр, прибавка ожидается солидная.

Кроме того, в 1966 году предстоит значительное увеличение производительности труда. Так, производительность полетов по самолетам ИЛ-18 должна возрасти на 8,2 процента по сравнению с планом 1965 года, а по самолетам АН-24 — на 8,8 процента.

В связи с тем, что самолетный парк подразделения пополнился самолетами АН-24, проделана большая работа по подготовке кадров для освоения этого типа самолета. Отрадно, что в числе большого отряда вторых пилотов, штурманов и бортмехаников, освоивших АН-24, много молодежи. Неплохо обстоят дела в летном коллективе самолетов АН-24 и с повышением профессионального мастерства авиаспециалистов. На 2 класс недавно сдали зачеты бортрадист В. Ипатов, штурман Е. Турдаков. Повысили свой минимум командиры кораблей А. Булатов, В. Козин, А. Поньрыко.

Новый, 1966 год свердловские авиаторы встретили под



девизом «Решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС — в жизнь!». Ежедневная, кропотливая борьба за рентабельность полетов, за повышение экономических результатов в работе стала в подразделении более целеустремленной и действенной. Экипажи самолетов АН-24, где командирами В. Фроловский, Б. Захаров, А. Бочаров и другие, настойчиво стремятся изыскивать и использовать имеющиеся резервы повышения рентабельности полетов за счет экономии горючего и наиболее рациональных режимов эксплуатации авиационной техники в воздухе и на земле.

Командный состав подразделения постоянно совершенствует методику летного обучения личного состава. Не только кольцовские авиаторы, но и Уральское управление гражданской авиации в целом вправе гордиться такими мастерами летного дела, как пилоты-инструкторы Г. Борцов, Н. Петров, командиры летных коллективов Г. Борисов, О. Ширяев, бортрадист-инструктор В. Чупров.

В учебной работе командование подразделения широко использует общественность. Так, отличными воспитателями личного состава показали себя внештатные штурман-инструкторы В. Васев, Б. Воинов.

Итак, новая пятилетка приняла старт и набирает скорость. У свердловских летчиков есть все возможности с честью взять намеченные народнохозяйственным планом рубежи.

С. ВЛАДИМИРОВ.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 5 (1503).

СРЕДА, 19 ЯНВАРЯ
1966 г.

Год издания
XXIV

Решения сентябрьского Пленума — в жизнь

ИЗ ГРАММОВ СЛАГАЮТСЯ ТОННЫ

Претворяя в жизнь решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС, вертолечники Салехардского объединенного подразделения наряду с обеспечением выполнения государственного плана принимают действенные меры по повышению рентабельности полетов главным образом за счет экономного расходования горюче-смазочных материалов.

За год экипажами 8 вертолетов сэкономлено 56 тонн горючего и более 26 тонн авиационного масла.

На вопрос, как удается вертолечникам экономить горючее и масло, командир летного коллектива Александр Иванович Ермаков ответил примерно так: опыт работы и знания эксплуатационных особенностей вертолета позволяют в определенной мере регулировать расходование

горючего. Особенно важно не допускать излишней работы двигателя на земле при его прогреве. Расходование горючего обусловлено также и наиболее четким выполнением элементов полета, начиная с отрыва от взлетной площадки, висения до набора высоты и перехода в горизонтальный полет. Чем отработанный эти элементы, тем короче периоды наиболее напряженной работы двигателя, тем меньше непроизводительный расход топлива.

Большое значение А. И. Ермаков в тренировочной работе вертолечников уделяет совершенствованию техники пилотирования вертолетом в условиях снежного вихря. Он учит пилотов выбирать место посадки по устойчивому, хорошо видному ориентиру с тем, чтобы была возможность сократить время на висении при посадке.

Семья крылатых «АН»

За годы семилетки советская гражданская авиация пополнилась несколькими первоклассными лайнерами. И среди этих властелинов воздушного океана — целая семья самолетов, созданных на Украине. На их бортах — две буквы «АН».

Серебристо-белый гигант АН-10 в первый рейс ушел ранним майским утром 1959 года.

Вслед за «десяткой» последовал АН-24. Внешне новый самолет напоминал старшего брата. Но «двадцать четвертый», имея только два дви-

гателя, был рассчитан на 44 пассажира.

Не только гигантские лайнеры создали за три года коллектив конструкторов под руководством О. Антонова, но и два маленьких АН-14 и АН-13. Первый назвали «Пчелкой». Она невелика, с двумя мотора-

ми. Может садиться даже на пахоту, взлетать с футбольного поля.

И, наконец, последний из славной семьи «АНов» — знаменитый «Антей». 720 человек сможет брать на борт пассажирский вариант этого непревзойденного гиганта.

ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ— ПОЛНУЮ ЗАГРУЗКУ

НЕУКЛОННО и быстро развивается экономика Тюменской области. Огромные пространства северных округов все более обживаются. Они заселяются геологическими, изыскательскими партиями, строительными трубопроводов, нефтяниками, лесорубами, рыбаками. Именно в северных национальных округах сосредоточиваются более важные и перспективные отрасли промышленности, как нефтегазодобывающая, лесная, рыбная, растут объемы капитальных вложений, основные фонды производства в этих отраслях промышленности.

Однако успешное развитие традиционных и новых отраслей промышленности во многом зависит от со-

стояния транспортных связей, от умелой доставки в надлежащие сроки массы грузов, оборудования, продуктов питания — всего, что необходимо для жизни и работы на Севере.

В трудных условиях нашего Севера, при отсутствии железнодорожных магистралей и хороших шоссе дорог, огромное значение приобретает работа авиационного транспорта. Он обеспечивает основной поток грузов на Север, в нефтедобывающие районы области, особенно в зимний период.

Всевозрастающие перевозки для геологоразведчиков, нефтепромыслов, лесохозяйств, предприятий рыбной промышленности и других организаций осуществляются Тюменской авиа-

группой Уральского управления Министерства гражданской авиации СССР. Задачи перед ней огромны. Достаточно сказать, что общая протяженность воздушных линий составляет сейчас в области 26 тысяч километров.

Следует сказать, что за последние годы принят целый ряд мер по развитию авиационного транспорта в области. Основные производственные фонды авиаподразделений выросли в 5 раз, значительно увеличился парк машин, изменился качественный состав авиапарка. Наши авиаторы впервые в стране освоили эксплуатацию в условиях Севера новых высокопроизводительных газотурбинных самолетов и вертолетов.

Известная работа проведена по сооружению аэропортов, производственных и других помещений, взлетно-посадочных полос, установке радиотехнических средств. Все это, конечно, позволило несколько увеличить объем воздушных перевозок, улучшить обслуживание народного хозяйства авиационным транспортом.

Однако, несмотря на известное совершенствование и улучшение состава авиационного транспорта, его работа не отвечает растущим требованиям народного хозяйства, не удовлетворяет нужд быстро развивающейся экономики области и этим самым даже сдерживает ее дальнейшее развитие. Об этом говорят результаты работы авиаторов в истекшем году. Нужды хозяйственных организаций в авиaperевозках обеспечивались в 1965 году лишь на 60 процентов. И это несмотря на то, что к Тюменским авиаподразделениям было прикомандирова-

но немало машин из других городов страны.

Особенно неудовлетворительно работает авиационный транспорт на перевозке рыбы с глубинных водоемов, на доставке продуктов питания для рабочих нефтяной и газовой промышленности. При годовом плане вывозки рыбы в количестве 8250 тонн за 11 месяцев ее было доставлено только 6 тысяч тонн. Ежедневно, особенно в летний период, для проведения геологических и поисковых работ экспедициям и партиям недодается до 40 процентов необходимого парка самолетов и вертолетов. Несвоевременно обеспечиваются нужды в авиационном транспорте лесной охраны и нужды колхозов и совхозов. Все еще имеют случаи совершенно неудовлетворительной работы авиатранспорта на перевозках почты в далекие и особенно северные районы.

Одна из главных причин того, что авиационный

(Окончание на 2-й стр.).

Боевая задача строителей

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Строители СМУ-8 гражданской авиации собрались на отчетно-выборную профсоюзную конференцию в актовом зале учебного подразделения, которое они совсем недавно сдали в эксплуатацию с хорошей оценкой. Именно поэтому представители подразделения тт. Карачун и Зайцев перед началом конференции горячо поблагодарили строителей за прекрасное учебное помещение. Вручили памятные подарки — модели самолетов ТУ-104 бригадир маляров ударнику коммунистического труда тов. Немцеву, прорабу тов. Афонину, начальнику СМУ-8 тов. Созинову и каменщику-облицовщику тов. Давыдову.

Отчетно-выборная профсоюзная конференция строителей прошла организованно и активно.

По отчетному докладу председателя стройкома тов. Фотева выступили строители тт. Латыпова, Черемных, Кириленко, Батан, Удовиков, Сачко, Чернышева, начальник СМУ тов. Созинов, председатель теркома Кизи-ков.

Хотя работа стройкома признана удовлетворительной, выступавшие резко критиковали стройком и администрацию за

серьезные недостатки в работе. Например, тов. Черемных подчеркнул, что постройком мало учли и направлял работу профгруппиров. В СМУ еще не изжили свежурочные работы, штурмовщина на пусковых объектах, мало заботы об охране труда и технике безопасности.

Тов. Бажан в своем выступлении резко критиковал постройком и администрацию за то, что они, не считаясь с нуждами людей, часто решают вопрос по принципу — план любой ценой.

Доставка рабочих на объекты в городе организована плохо. Зимой на объектах оконные проемы не стеклят, не зашивают фанерой, и люди работают на сквозняках.

— А бывает и так, — рассказал тов. Бажан, — зимой сушат строящиеся объекты подогревателями, люди работают в страшной жаре, а потом вынуждены выходить на мороз. В результате простуда, болезни.

В своем выступлении тов. Удовиков подчеркнул, что строителям сделано много хорошего. Но много и недостатков. А они в работе нетерпимы.

— Прежде всего, — говорит тов. Удовиков, — много недо-

статков в организации производства. Часто «штурмуются» пускаемые объекты, но администрация именуется штурмовщиной центрацией рабочей силы. Тов. Удовиков очень образно показал, чего стоит эта так называемая «концентрация».

Очень резко критиковали рабочие постройком и администрацию за беспорядок в распределении жилья.

Большую тревогу высказали рабочие о том, что они, начав новый 1966 год, все еще не имеют представления, что им предстоит делать в 1966 году. Не знает об этом и администрация СМУ, в результате ведется поиск работы на стороне, чтобы рабочие не простаивали.

Вероятно, управлению и, прежде всего, заместителю начальника управления М. А. Терентьеву надо было, во-первых, оперативнее решать вопросы о загрузке СМУ-8, а во-вторых, не лишне

было прийти к рабочему коллективу и рассказать о перспективах его работы на 1966 год.

Наконец, следует отметить, что выступавшие на конференции исключительно резко критиковали начальника СМУ-8 тов. Созинова за то, что он допускает грубость в обращении с рабочими. И надо верить, что это именно так, ибо даже на конференции тов. Созинов допускал резкий тон. Тов. Созинов не новичок. Он зрелый руководитель и ему тем более непростителен такой стиль в работе.

Конференция, приняв постановление, избрала новый состав стройкома и ревизионной комиссии.

В. КИЗИКОВ,
председатель теркома
авиарботников.



ЗИМУШКА-ЗИМА.
Фото М. Икова.

Последней ПОЧТЫ

Север стал ближе

Мне не раз доводилось бывать на Крайнем Севере. Добирался я до Салехарда, как правило, самолетами.

Зная по опыту прошлых лет, что придется лететь до Салехарда минимум 5—6 часов, я захватил с собой кое-какие продукты, чтобы в пути перекусить.

Однако на этот раз я оказался чересчур предусмотрительным. Через несколько минут полета я был приятно удивлен, так как впервые на авиалинии Тюмень—Салехард бортпроводница предложила горячий завтрак.

Что ж, не зря говорят, что с появлением на авиалиниях Тюменской области самолета АН-24, Север стал намного ближе. Тем более, что сократилось не только время в пути, но и путешествовать стало гораздо удобнее.

Н. ДЕМЕНЬЕВ,
инженер-изыскатель.

ГУБЕРНАТОР ЛУНЫ

ПРИХОДИЛО ли вам в голову назначить себя губернатором Луны лишь на том основании, что эта должность является вакантной? Вы скажете: чужь. Такого и во сне не случится. И все-таки вы не совсем правы.

Есть в Салехардском объединенном подразделении инженер авиационной службы Х. Х. Сайтов. По последнему приказу № 38/Л от 14.IV.1965 г. он значится начальником цеха ЛЭРМ.

Однако более двух месяцев он старательно обходит свое обширное производственное хозяйство стороной, самовольно устранившись от своих обязанностей. Благо, начальник УТР тов. Ратушный принял добро-

вольно на себя бразды правления цехом.

Ну, а что же с Сайтовым?

История эта может кому-то показаться фантастической, но она — факт. 13 января в кабинете командира Салехардского объединенного подразделения П. М. Ерохина собралось партийное бюро. В числе вопросов, поставленных на повестку дня, был вопрос и о неуплате партвзносов коммунистом Сайтовым. И тут в беседе с инженером возникла любопытная проблема «кем работает в подразделении Сайтов?»

— Я знаю Сайтова, — говорит П. М. Ерохин, — как начальника цеха ЛЭРМ.

— Ничего подобного, — парирует начальник ЛЭРМ Г. М. Перфилов, — с ноября про-

шлого года Сайтов в цехе не показывается.

— Кто же вы, коммунист Сайтов?

— Я инженер летного подразделения, — слышится в ответ.

Из дальнейших переговоров так и не выяснилось, кто же назначил его на новую должность, освободив от старой.

Справедливости ради следует сказать, что действительно, приказом от 16 марта 1964 года Сайтова назначили старшим инженером летного подразделения, но через год его перевели в ЛЭРМ.

Выходит, назначил Сайтов сам себя. Более того, по собственной инициативе он выписал 14 декабря 1965 г. командировку в аэропорт Тазовское,

которая по неизвестным причинам была подписана заместителем командира подразделения тов. Козловым. В ней Сайтов именовал себя старшим инженером летного подразделения и даже без всяких «ИО» или «ВРИО».

— Как же вы добирались от Салехарда до Тазовского и обратно, если не выписывали служебного билета? — спрашивали Сайтова члены бюро.

— Очень просто, — отвечает Сайтов, — вписал себя в полетное задание.

— Но ведь вы не имели на это права, — возразили Сайтову.

— Как летный инженер имею право, — упрямылся Сайтов.

— Но ведь никто вас не перевел на эту должность. Во всяком случае, такого приказа нет. — Молчание.

Мы заинтересовались в бухгалтерии, на каком основании начисляется Сайтову зарплата и в каком размере, если и в ЛЭРМ, и в штабе подразделения наотрез отказываются вести табель на Сайтова, поскольку он оказался в некоем должностном пространстве между летным подразделением и ЛЭРМ.

Но заработная плата ему начисляется по ставке начальника цеха ЛЭРМ. И пока Сайтов акклиматизируется в желаемой должности, самолетомоторный парк простаивает из-за низкой исправности, срываются рейсы в результате плохой организации труда.

В. СИБИРЕВ.

Сигналы

Самолет на приколе

Недавно в аэропорт Березово из Львова перегнали новый самолет АН-2. Прошло уже больше недели, а самолет не произвел ни одного рейсового вылета. Дело в том, что технической документации (свидетельства) на самолете не оказалось.

Ю. ПЕСТРЯКОВ,
начальник отдела
перевозок аэропорта
Березово.

МОЛОДЕЖНЫЙ ЭСТРАДНЫЙ

По инициативе комсомольцев салехардские авиарботники организовали самостоятельный

эстрадный коллектив. На днях в их адрес доставлен долгожданный груз — полный комп-

лект инструментов для эстрадного оркестра. Скоро авиаторы-музыканты порадуют своих

товарищей первым концертом. В. ПОПОВ,
секретарь
комитета ВЛКСМ.

ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ — ПОЛНУЮ ЗАГРУЗКУ

(Окончание.
Нач. на 1-й стр.)

транспорт не справляется с поставленными перед ним задачами, состоит в том, что руководители тюменских авиаторов тт. Лужецкий и Горинев не принимают должных мер к улучшению использования авиапарка. Они ослабили внимание к руководству авиаподразделениями, снизили требовательность к подчиненным, ослабили воспитательную работу в коллективах авиаторов. Вследствие этого в них имеются многочисленные случаи нарушения трудовой и производственной дисциплины, правил предлетного отдыха, не обеспечивается соблюдение наставлений и инструкций по эксплуатации и технике безопасности в полетах.

Все это привело к тому, что в авиаподразделениях загруженность каждого летательного аппарата оказалась чрезвычайно низкой. В ряде подразделений не проявляется должной заботы о полном использовании грузоподъемности парка и план по коммерческой загрузке

самолетов и вертолетов за прошлый год оказался сорванным.

Совершенно неудовлетворительные технико-экономические показатели работы авиационного транспорта свидетельствуют о том, что руководство авиагруппы не сделало должных выводов из решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС, не борется за то, чтобы повысить фондоотдачу и снизить себестоимость перевозок. Не ведется должной борьбы за экономии государственных средств, допускается перерасход горючего, ремонтных затрат, фонда зарплаты. План по производству полетов в авиагруппе не выполнен ни по одному типу самолетов и вертолетов, себестоимость летного часа превысила плановую на 5 процентов, допущен перерасход горюче-смазочных материалов, затрат на проведение ремонта техники и содержание аэродромов, фонда зарплаты.

В современных условиях, когда к авиационному транспорту предъявляются высокие требования и перед ним поставлены огромные

задачи по улучшению обслуживания народного хозяйства, руководителям авиаподразделений, горкомам и райкомам партии надо принять все меры к тому, чтобы значительно улучшить организаторскую работу, повысить четкость в деятельности авиаподразделений, проявлять постоянную заботу об эффективной работе каждого самолета. Для этого необходимо поднять требовательность к командирам подразделений, летно-техническому составу за неуклонное выполнение всех правил инструкций по полетам, улучшать подготовку летно-технических кадров, повышать уровень их теоретических и практических знаний.

Только при том условии, если в каждом авиационном подразделении будет создано непримиримое отноше-



Б2-05-21, доб. 1-96.
аэропорт Уктус.
Свердловск-20,

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16025. Заказ № 1431.

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