



# СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

коллектива Пермского объединенного подразделения гражданской авиации на 1966 год

Вступая в первый год новой пятилетки, выполняя исторические решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС (1965 года) и готовясь к достойной встрече 50-летия Октябрьской социалистической революции, а также руководствуясь указаниями партии и правительства по гражданской авиации, коллектив Пермского объединенного подразделения включает в социалистическое соревнование и берет на себя следующие обязательства:

План воздушных перевозок по налету участковых тонно-километров и по пассажирообороту выполнить к 28 декабря 1966 года, обеспечив при этом высокую безопасность полетов: сверх плана перевезти пассажиров — 1500 человек; почты — 75 тонн; груза — 30 тонн.

Перевыполнить план по авиационным работам на 950 га. Все работы по специальному применению произвести в лучшие агротехнические сроки, обеспечив их высокое качество.

Перевыполнить план по налету часов на специальном применении на 2 процента.

Перевыполнить план по доходам на 0,5 процента.

Добиться повышения производительности полетов против планового на самолетах ЛИ-2, АН-2 и ЯК-12 в среднем на 1 процент.

Путем улучшения технического обслуживания самолетного и вертолетного парка и грамотной его эксплуатации повысить среднегодовую исправ-

ность самолето-моторного парка на 1,5 процента против плана.

Снизить себестоимость 10 т/км и одного летного часа на 1 процент против плана.

Улучшить взаимодействие в работе всех служб и на этой основе добиться повышения регулярности полетов.

Добиться высокого качества подготовки и переподготовки летно-подъемного состава, инженерно-технического состава и других специалистов.

Повысить в классах и рядах 58 работников, в том числе: пилотов 25 человек, авиатехников и авиамехаников 20 человек, шоферов 8 человек, диспетчеров службы движения 3 человека, радистов 1 человек, телефонисток 1 человек.

Обеспечить культурное обслуживание пассажиров и грузоотправителей. Не иметь случаев порчи, засылок и утраты груза, багажа и почты по вине личного состава.

Внести и внедрить не менее 25 рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом не менее 2500 рублей.

Принимая на себя настоящие обязательства, еще шире развернуть социалистическое соревнование за коммунистический труд, чтобы успешно завершить первый год новой пятилетки.

На основе целеустремленной политико-воспитательной работы с личным составом добиться строгого выполнения морально-

го кодекса строителя коммунизма.

Вызываем на соревнование коллектив Челябинского объединенного подразделения.

Обязательство обсуждено и принято на общем собрании личного состава авиаподразделения.

## ТЕЛЕГРАММА

Министерство гражданской авиации и управления и СМУ-8 с достигнутыми результатами, желаем дальнейших успехов в работе. Министерство гражданской авиации. Политуправление. ЦК профсоюза авиарботников.

## ПУНКТ ПОСАДКИ — ПЯТОЕ СТАДО



Вручили командиру салехардских вертолетчиков А. И. Ермакову задание на санитарный полет.

...Вот уже несколько дней в чуме оленевода вместо радости прибавления семейства поселилась гнетущая тоска. Обесилена жестокими родовыми схватками женщина то и дело теряет сознание. Надо спасти мать и ребенка, который еще не видел света. Но где этот чум? В полетном задании сказано: пункт посадки — район поселка Енгюган, ближайший ориентир — геодезическая вышка. На словах руководитель полетов до-

бавил: ищите пятое стадо оленей.

Вертолет шел на высоте 50 метров, но при подходе к заданному району встретился туман. Поднялись на 400 метров и неожиданно Енгюган открылся и стал отчетливо виден. А вот и геодезическая вышка. Но что это? Километрах в 2—3 от вышки видны конуры — один, другой, третий... Вот тебе и ориентир! Которая же из вышек указана в полетном задании? Решили приземлиться около ближней к поселку. Вскоре встретили местных жителей. Выяснилось, что никто в поселке не знает о вызове вертолета. Снова в путь. Стрелки бортовых часов пере-

секают деление за делением, горячее в баках идет на убыль, но летчик хладнокровно продолжает поиск.

Восемь раз коснулся земли вертолет колесами, прежде чем попал в расположение оленьего стада № 5. И хотя, войдя в чум, врач-гинеколог Чернушкина услышала плач ребенка и поняла, что главная опасность миновала, тем не менее, вертолет по-прежнему оказался кстати. Состояние матери и новорожденного было тяжелым. Только больница с ее врачами, заботливым уходом могла вернуть тундре двадцатипятилетнюю оленеводку Хаттанзееву и ее первенца.

В. СИБИРЕВ.

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ УЧЕБА

Чтобы успешно выполнить производственный план по авиаперевозкам в новом 1966 году, Тюменские авиарботники стараются внедрить в жизнь систему научной организации труда.

С этой целью в Тюменском объединенном подразделении была проведена экономическая конференция. Участники конференции выступили с конкретными предложениями, направленными на совершенствование производства полетов.

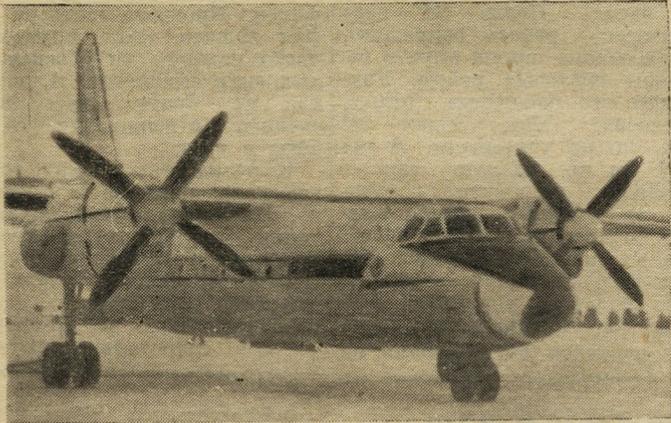
А. БУБНОВ, инструктор политотдела.

### СТРОГО ПО РАСПИСАНИЮ

Когда стрелки часов сошлись на цифре 12, самолет АН-24 Свердловского объединенного подразделения вырвался на старт. Взрвели моторы, короткий разбег и самолет берет курс на Тюмень. Следующая посадка — в Березово. Проходит сорок пять минут и самолет коснулся колесами взлетно-посадочной полосы в точно обозначенное расписанием время. И так в течение всего полета до Свердловска.

Слаженно и четко действовал в полете и на стоянках экипаж корабля во главе с командиром-летчиком 2 класса А. И. Поньрко. Второй пилот Л. Г. Дунаев, штурман Г. В. Михайлов, бортмеханик В. Л. Мызников отлично справляются со своими обязанностями. С благодарностью будут вспоминать пассажиры и бортпроводницу Галю Иванову.

В. ПЕТРОВ.



Все дальше на Север прокладывают курс штурманы турбовинтовых лайнеров. На снимке: самолет АН-24 в Салехардском аэропорту.

## ШЕФСТВО, ЕГО ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

За год с небольшим, прошедший под знаком шефства 2-го Свердловского подразделения над колхозом «Заря» Таборинского района, авиаторами сделано много хорошего. Судите сами. Это и помощь технического порядка: сельским труженикам были переданы автомашины, электростанция на 15 киловатт, автоприцеп с кузовом, автопокрышки и т. д. Колхоз ведет строительство, вступают в действие водоканал, помещение для соломорезки, другие подсобные помещения. Потребовались колхозным электрикам электрокабель, рубильники, кнопочные переключатели — на помощь сразу пришли авиаторы. В минувшем году работники линейных мастерских подразделения отремонтировали капитально два автомобильных мотора. А помощь на уборке урожая? 16 че-

ловек из авиаотряда работали полтора месяца на полях колхоза, помогли своевременно убрать хлеб в закрома.

Не хочется думать, что сделанное авиаторами заставит их благоденствовать и почитать на лаврах, тем не менее, перечисленные факты не должны скрывать и теневых сторон отношений шефов с подшефными.

Конкретный пример: недавно представители колхоза «Заря» секретарь парторганизации И. А. Емельянов и электрик П. Н. Копистко приехали к авиаторам. Просьба их подобна многим, имевшим место ранее: колхозу нужен мотор для катера, который решит проблему транспорта между бригадами, разбросанными далеко друг от друга по реке Тавде. Вдобавок опять «прижало» колхозных электриков

с силовым электрокабелем, авиаторы же ничего не знали об этих затруднениях в колхозе. Подобные многочисленные просьбы таборинцев создают картину некоторой односторонности, односторонней инициативы в решении тех или иных вопросов помощи. Спор нет — «дети не плачет, мать не разумеет», и посланцы колхоза не замедлят явиться с просьбами, но ведь подшефные не должны превращаться в постоянных «просителей». Это создает атмосферу внезапности просьб и неподготовленности шефов. А ведь в активе у последних есть испытанный метод: в колхоз прибывает представитель подразделения, он уточняет на месте все, в чем нуждаются сельские труженики. Так делал авиарботник Шадрин А. А. Это ставит помощь колхозу на прочные, так сказать, плановые рельсы.

На общем фоне взаимоотношений авиаторов с подшефными тускнеет роль комсомольской организации, ее вклад в укрепление союза с колхозниками. Не сбрасывая со счетов участие комсомольцев в ремонте двигателей, приходится отмечать, что этим и ограничивается участие их в работе с подшефными. Не секрет, что значительная доля сделанного авиаторами ложится на энергичные действия руководителей управления и подразделения. А где инициатива комсомольцев? Помнят ли они, кто их подшефные? А им ведь есть с кого брать пример: на днях начальнику политотдела управления В. И. Большаков разговаривал с представителями колхоза, принял самые срочные меры к выполнению их просьбы об избыскании моторов. Но, кроме этого, он и детально интересовался, как живут таборинцы, что у них не в порядке, как закончили сельскохозяйственный год, и т. д.

Не видно результатов культурно-просветительной работы комсомольской организации на селе. То, что сделано, — опять же дело рук коммунистов, и сделано ими немало: беседы с колхозниками по материалам Пленума ЦК КПСС 1965 года, встреча с передовиками авиаподразделения. Молодежь аэропорта не должна забывать, что шефы — это они, а не кто другой! И. Емельянов и П. Копистко выразили желание обмениваться газетами района и управления, чтобы лучше знать о жизни друг друга.

Указанные недостатки, конечно, не в состоянии перечеркнуть всю работу с подшефными, ее важность. Партийная организация подразделения солидно, подделовому подходит к выполнению этого государственного дела, помогая подшефным словом и делом. У шефской связи подразделения и колхоза «Заря» растут прочные, могучие крылья.

В. МАТВЕЕВ.

# РЕШЕНИЯ СЕНТЯБРЬСКОГО ПЛЕНУМА—В ЖИЗНЬ!

## ВОЗВРАТЫ—БИЧ ПРОИЗВОДСТВА

Сильно возросшие возможности и масштабы промышленного производства значительно увеличивают требования к качеству выполняемой работы. Поэтому крайне необходимо, чтобы каждый рабочий, авиатехник, пилот и другие специалисты хорошо представляли свою роль и осознавали личную ответственность за ход производства в целом.

Несмотря на то, что летное подразделение поработало в 1965 году неплохо, нам не удалось избежать нарушений, которые повлекли за собой летные происшествия. Так, авария самолета ЯК-12 по вине пилота Козырева принесла подразделению убыток в 19296 рублей, а несвоевременный возврат при встрече с плохой погодой по вине командира самолета тов. Помилуйко дал убыток в 562 рубля. К тому же этот возврат был связан с нарушением минимума погоды и, следовательно, угрожал безопасности полета.

Кстати, о возвратах по метеоусловиям в подразделении говорят нередко. За год таких возвратов насчитывается 48. А ведь каждый из возвратов означает непроизводительный налет. В итоге на ветер выброшены многие сотни рублей.

Командованию и партийной организации необходимо взять под контроль качество прогнозов, выдаваемых АМСГ. Тем более, что число возвратов по сравнению с 1964 годом утроилось. Это в значительной мере объясняется тем, что некоторые работники АМСГ порой формально относятся к своим обязанностям, не видят связи между качеством прогнозов погоды и экономическими результатами в работе авиации.

Несколько слов о повышении коммерческой загрузки. Нередки еще случаи, когда по какой-либо причине часть пассажиров опаздывает к вылету самолета. Взять наилучший вариант, когда все кресла по данным отдела перевозок заняты. И в этом случае при опозданиях пассажиров самолет уходит с недогрузом. Почему бы не использовать в таких ситуациях продажу авиабилетов у трапа, как это делается в некоторых передовых аэропортах?

**А. ЗАВАЛЬНЫЙ,**  
командир летного коллектива.

На днях в Челябинском объединенном подразделении состоялась партийно-экономическая конференция. С докладом об итогах производственно-экономической работы авиаподразделения в 1965 году и задачах коллектива по дальнейшему внедрению научной организации труда в 1966 году выступил начальник аэропорта Я. Ф. Демьяненко.

В выступлениях приняли участие начальники служб, командиры летных коллективов, представители партийного, профсоюзного и комсомольского актива.

В заключение участники конференции приняли решение, в котором наметили боевую программу действий по повышению рентабельности в работе подразделения.

Газета «Авиатор Урала» предоставляет слово некоторым участникам конференции.

**Г**ЛУБОКО понимая задачи, поставленные сентябрьским Пленумом ЦК КПСС перед промышленными предприятиями и транспортом, челябинские авиароботники подводят итоги производственно-экономической работы за 1965 год, анализируют их. При этом основное значение при качественной оценке своей работы мы придаем элементам, характеризующим экономическую сторону. Взять к примеру среднюю дальность пассажирских отправок. Хотя производственный план по этим показателям в 1965 году и выполнен, однако средняя дальность пассажирских отправок по сравнению с 1964 годом снизилась. На это мы, естественно, снизили выполнение плана по пассажирообороту, тонно-километражу и вырубке.

А что дает увеличение средней дальности пассажирских отправок, скажем, на 80 километров? Такое увеличение выразилось бы в году в росте выручки на 246.950 рублей.

Если увеличить среднюю дальность по грузовым перевозкам на 100 километров, то в кассу подразделения поступит 68 тысяч рублей дополнительно.

## РЕЗЕРВЫ ПРОСЯТСЯ В ДЕЛО

Несомненно, заслуживает ослабленного внимания работа по дальнейшему увеличению коммерческой загрузки самолетов, хотя в процентном отношении коммерческая загрузка в прошлом году выглядит внушительно, тем не менее, и здесь имеется еще немало резервов для роста авиаперевозок. Судите сами, среднегодовая фактическая загрузка самолетов ИЛ-18, следующих до Москвы, составляет 9886 кг, в то время как экономическая их загрузка предусматривает 10947 кг. Таким образом, если повысить загрузку этих самолетов на 100 кг, то выручка возрастет на 19,5 тысячи рублей.

То же относится к отправке пассажиров. При наличии 89 кресел в среднем за год из Челябинска вылетает на каждом рейсовом самолете не более 78 человек. Если догружать на каждом рейсе хотя бы по одному пассажиру, то ежегодная выручка возросла бы на 20 тысяч рублей. Все эти подсчеты приблизительны, но близки к реальным.

Приведенные цифры могут, на первый взгляд, показаться незначительными, но это не так. Новая система хозяйственного расчета обязывает заниматься вопросом экономической эффективности именно во всех звеньях хозяйствования.

Таким образом, для повы-

шения экономической эффективности в работе подразделения необходимо повысить процент занятости кресел на рейсовых самолетах, увеличить общую коммерческую загрузку за счет груза и почты, а также среднюю дальность грузовых и пассажирских отправок.

Необходимо стремиться отправлять грузы за полную стоимость, поскольку появилась чрезмерное увлечение приемкой груза к перевозке со скидкой 50 процентов.

Следует более широко внедрять предварительную продажу авиабилетов, что дает дополнительные поступления от комиссионных сборов. За 1965 год комиссионные сборы дали 48 тысяч рублей выручки.

Забывая об экономических результатах в деятельности подразделения, мы не имеем права забывать и о всемерном улучшении обслуживания пассажиров. В этой связи нужно признать, что приходится еще встречаться с серьезными недостатками в справочно-информационной службе. Справки дают неточные, без знания обстановки и т. п. Поэтому не секрет, что мы имеем нарекания со стороны пассажиров. А в конечном счете, если внимательно присмотреться, то и здесь промахи в работе отрицательно сказываются на экономике. Дезинформация приводит к тому, что часть пассажиров убывает из аэропорта, не купив билета, в то время как самолеты уходят в рейс недогруженными.

**Я. ДЕМЬЯНЕНКО,**  
начальник  
Челябинского  
аэропорта.

## АКЦЕНТ НА ЛИЧНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Неизмеримо возрастает роль командно-руководящего состава в решении сложных производственных и экономических задач. О сложности этих задач говорит тот факт, что мы в течение января 1966 года не смогли вписаться в повышенный производственный план и имеем отставание в отправке пассажиров, груза и в получении выручки.

В практической деятельности командования, партийной и профсоюзной организаций мы должны в связи с этим сделать акцент на личную, персональную ответственность каждого руководителя за выполнение производственного плана, за экономический эффект нашей работы. А для того, чтобы со знанием дела отвечать за порученный участок работы, необходимы высокая организованность, дисциплина, глубокие знания. Ибо суть новых требований как раз и состоит в том, чтобы развивать инициативу, основанную на знании дела.

Готов ли наш руководящий состав так решать поставленные задачи? Да, готов. Расста-

новка наших кадров обеспечивает решение стоящих перед нами задач. У нас есть ЛЭРМ, работают перронные бригады, внедрен бригадный метод обслуживания спецавтотранспорта, многие объекты радиолокации, радионавигации и связи автоматизированы и работают без постоянного дежурного персонала. А вот эффект от новых форм организации производства и труда недостаточен.

В чем же причина, что мы неэффективно используем новые формы организации производства?

Аэропорт работает кругло-

суточно. Причем наибольшее количество рейсов приходится на дневное время — с 9 до 21 часа. После 21 часа количество рейсов сокращается и в ночное время идут в основном грузовые рейсы. Учитывают это работники отдела перевозок? Нет. Знают об этом, но не учитывают. А почему бы не сделать так — увеличить количество грузчиков, не выходя за рамки штата в ночное время, и использовать их для максимальной отправки грузов. Производительность полетов наверняка возросла бы. Я думаю, что перевоз грузчиков с 1 февраля на

сдельную оплату труда заставит руководителей отдела перевозок маневрировать работой смен.

Научная организация труда предусматривает также разработку производственных графиков. Производственный график должен четко определить место каждого по обеспечению движения самолетов. И тогда у нас не будет иметь место спешка, отлынивание от работы и т. п.

К разработке таких графиков надо приступить немедленно. А командованию подразделения необходимо прекратить практику бесконечного увеличения численности служб без научного обоснования такой необходимости. **В. БЕЛЯЙ,** секретарь парткома.

## ИСПРАВНОСТЬ—НА СЛУЖБУ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ

Основная задача работников ЛЭРМ — это активно влиять на положение дел при техническом обслуживании самолетов в сторону сокращения простоев в ожидании регламента, при устранении дефектов и т. п.

В 1965 году наиболее неблагоприятно было с простоями самолетов ЛИ-2, АН-2 и ЯК-12. При хорошей организации труда этих простоев практически быть не должно.

Одной из причин простоев на техническом обслуживании СМП является то, что участок трудоемких работ функционирует одну смену в сутки. Половину времени суток самолет простаивает без обслуживания, хотя числится на техобслуживании.

Другой причиной низкой исправности следует признать неравномерное планирование и

большие простои в ожидании технического обслуживания. В частности, по самолетам ЛИ-2 возникает ежегодно такое положение: с начала года УТР простаивает из-за отсутствия самолетов на базе, потом, когда с Севера приходят до 4 самолетов, намечается простой самолетов в ожидании обслуживания. То же относится к самолетам АН-2.

Для того чтобы исправность СМП повысилась и появились устойчивые условия повышения рентабельности в работе подразделения за счет интенсивного использования самолетов, коллектив ЛЭРМ готовится к обслуживанию самолетов ИЛ-18 по 1000-часовому регламенту на базе. С этой целью личный состав смены, где начальником тов. Новицкий, в течение зимы пройдет соответствующее переучивание на право

самостоятельного обслуживания по этому виду регламентов.

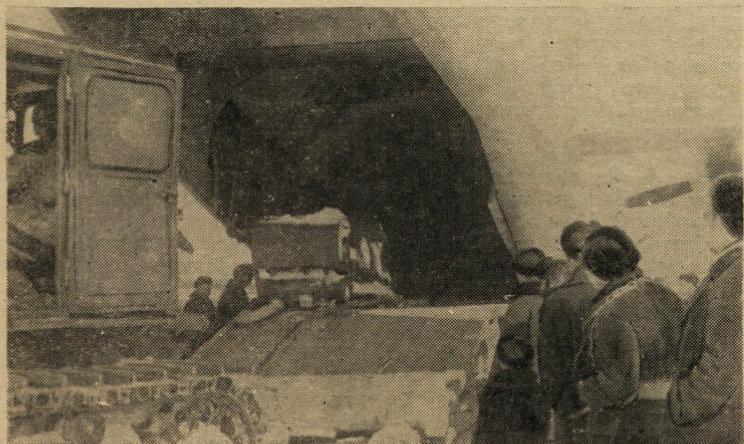
Одновременно будут подготовлены проверочные стенды для ремонта спецоборудования. Двухсменное обслуживание самолетов ИЛ-18 по всем видам трудоемких регламентов позволит реально снизить сроки простоев самолетов на техобслуживании.

Будет обращено самое серьезное внимание на планирование отхода самолетов на обслуживание.

Коллективу ЛЭРМ придется немало потрудиться над последовательным внедрением поэтапного техобслуживания по опыту передовых ЛЭРМ гражданской авиации, для чего следует разработать необходимую технологическую документацию.

Последовательное и настойчивое выполнение всех перечисленных задач позволит создать устойчивую базу для повышения исправности и высокоэкономичной оборачиваемости СМП.

**Е. ТВЕРДЮКОВ,**  
начальник ЛЭРМ.



Растет грузовой парк на уральских авиалиниях. Есть работа и таким самолетам-гигантам, как АН-12. На снимке: самолет АН-12 на разгрузке в Тюменском аэропорту.

Наш адрес  
И ТЕЛЕФОН

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

За редактора А. ЗОБНИН.  
НС 15217. Заказ № 1690.

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