

Авиатор Урала

№ 17 (1036).
СРЕДА
1 МАРТА
1961 г.
Год издания
XIX

Орган полтотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

Большие и ответственные задачи поставили перед Аэрофлотом партия и правительство в текущем семилетии. Согласно намеченным планам авиатранспорт возрастет в шесть раз, расширится сеть воздушных линий и аэропортов, повысится культура обслуживания пассажиров. Долг авиарботников ответить на заботу о дальнейшем развитии воздушного транспорта обеспечением высокой регулярности и безопасности полетов.

В третьем году семилетки авиарботники Урала взяли на себя высокие обязательства, направленные на достижение высоких экономических показателей, при условии полного обеспечения безопасности и регулярности полетов, на повышение культуры обслуживания пассажиров и грузовой клиентуры.

Обеспечение безопасности полетов, ликвидация предпосылок к летным происшествиям являются одним из главных требований, стоящих перед личным составом подразделений Уральского управления ГВФ. Однако эти требования в ряде подразделений не восприняты как руководство к действию, о чем говорит тот факт, что в начавшемся 1961 году количество летных происшествий не снижается. Большинство из них происходит по вине личного состава.

Например, 9 января 1961 года произошла вынужденная посадка вертолета Ми-1 под управлением пилота вертолетного подразделения А. А. Пилигримова возле населенного пункта Троицкое.

Анализируя данное летное происшествие, приходишь к выводу, что оно не случайное. В вертолетном подразделении, вопреки требованиям наставлений и инструкций, укоренилась порочная практика перевозки канистр с горючим в радиопосудинах вертолетов Ми-1 и дозаправка топливом на оперативных точках, посадочных площадках без наличия заправочных средств. Отсутствие установленного порядка с заправкой вертолета топливом привело к частичной закупорке бензосистемы льдом. Пилот тов. Пилигримов, виновный в этом происшествии, заправлял не основной, а дополнительный бак и не убедился в том, что горю-

чее нормально протекает из до-полнительного бака в основной. Не проверил он также и отстой.

Этот случай произошел как результат того, что командование вертолетного подразделения

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ — долг авиарботников

слабо осуществляет контроль за работой пилотов на оперативных точках. Заместитель командира подразделения по летной части Ю. А. Южаков халатно отнесся к предполетной подготовке пилота.

Как же отнестись к этому летному происшествию командование вертолетного подразделения и Тюменской авиагруппы? Расследование было проведено с задержкой, а материал оформлен лишь спустя месяц после его совершения. Такая неразборчивость не способствует своевременному принятию мер по предупреждению подобного рода происшествий в других подразделениях.

Серьезного осуждения заслуживает тот факт, что партийная организация и общественность вертолетного подразделения по этому летному происшествию до сего времени не приняла необходимых мер воздействия и тем самым не оказали своего влияния на обеспечение дальнейшей работы без летных происшествий.

На аэродроме Тюмень 4 февраля произошла поломка вертолета Ми-4 вертолетного подразделения по причине конструктивно-производственного дефекта. При этой поломке серьезные травмы получил авиамеханик тов. Пивень, полет которого в задании не предусматривался. Тот факт, что на борт вертолета может сесть самовольно постороннее лицо, указывает на отсутствие элементарного порядка и контроля за организацией и руководством летной работы в подразделении со стороны командно-руководящего состава, безответственное отношение экипажа к четкому выполнению задания на полет.

Вызывает серьезную тревогу и летное происшествие, происшедшее в Курганском подразделении. Например, 19 января здесь произошла вынужденная посадка самолета Як-12, пилотируемого летчиком Н. И. Булдаковым по причине разрушения двигателя вследствие гидроудара. Виновником этого происшествия явился пилот тов. Булдаков, который не выполнил требования руководства по летной эксплуатации самолета Як-12 с мотором Аи-14Р и не потребовал проворачивания винта перед запуском двигателя на площадке Мехонская.

Расследование и оформление материала по этому летному происшествию командно-руководящим составом Курганского подразделения произведено с большой задержкой. Анализ этой вынужденной посадки показал, что старший инженер летного коллектива М. П. Кузнецов и инженер Я. П. Егоров не сделали необходимых выводов из случая гидроудара на двигателе самолета Як-12, который произошел в подразделении 1 января 1961 года. Как инженерный, так и командно-летный состав коллектива ослабили контроль за эксплуатацией самолетов пилотами и авиатехниками, беззаботно отнеслись к повышению выучки личного состава в вопросах экс-



Объявляется посадка на самолет.
Рейс 812.

Подгоняемые холодным уральским ветром, пассажиры мнут перрон Свердловского аэропорта и занимают места в серебристой машине, которая сразу же берет курс на Харьков.

Самолет АН-10А великолепен. В огромном салоне на 100 мест уютно и тепло. Крылья самолета расположены так, что пассажирам удобно смотреть в окна. Шум турбин почти не слышен.

Незаметно проходит в полете три с половиной часа. И вот уже Харьков. Он встречает нас солнечной, теплой погодой. О, нет. Первое впечатление обманчиво. Это только уральцам кажется, что пахнет весной; харьковчане зябко прячут голову в поднятые воротники. А на улицах все-таки уже продают нежные фиалки.

В воскресенье, самолет возвратился обратно в Свердловск. Так закончился первый рейс по новому маршруту на новом пассажирском самолете АН-10А. Этим рейсом положено начало регулярному воздушному сообщению между Свердловском и Харьковом.

На снимках: вверху — старт взлет; внизу — в салоне самолета.

Фото В. Ветлугина.



плуатации материальной части.

Партийная организация и заместитель командира подразделения по политчасти И. С. Воробьев, обеспечив без летных происшествий по вине личного состава, в самом начале 1961 года проявили беспечность в вопросах постоянной высокой требовательности к обеспечению безопасности полетов.

Такая благодушная обстановка вскоре привела к второму летному происшествию по вине личного состава летного коллектива. Так, 6 февраля произошла вынужденная посадка самолета Як-12, управляемого пилотом Н. М. Филипповым, в Курганском аэропорту по причине отказа указателя скорости.

Как показало расследование, виновниками в неисправности прибора явились авиатехник тов. Полунин и старший авиатехник тов. Бахарев, проявившие халатное отношение к подготовке самолета к вылету в рейс: они неграмотно устранили дефекты крана управления щитками, так как во время отогревания этого крана произошло коробление и расплавление плексиловых отстойников проводки приемника воздушного давления.

Неисправность указателя скорости могла бы быть обнаружена на земле и вынужденной посадки не последовало, если бы техник по приборам тов. Сухарев своевременно произвел проверку герметичности проводки указателя скорости при помощи КПУ-3.

Вопиющий факт нарушений инструкций и наставлений допущен в Тюменском подразделении. В феврале произошла вынужденная посадка самолета Ан-2 под управлением командира самолета А. П. Можаяева. Выполнив полет по заданию геологической экспедиции, тов. Можаяев при возвращении на базу встретил погоду ниже своего минимума. Развернувшись, он вышел в район хорошей погоды, где и совершил вынужденную посадку. Расследованием установлено, что пилот тов. Можаяев грубо нарушил требования документов, регламентирующих летную работу, полет выполнял с просроченным прогнозом погоды на 1 час 40 минут.

Вызывает удивление то обстоятельство, что до сего времени по данному летному происшествию (Окончание на 2 стр.)

Включившись в социалистическое соревнование в честь XXII съезда КПСС, работники службы связи, борющиеся за звание коллектива коммунистического труда, день за днем наращивают темпы. Наш дружный коллектив проделал большую работу и обеспечил быстрый

ввод в строй вторых комплектов курсо-гладных маяков. Завершается автоматизация силовых агрегатов на второй дальней приводной станции.

Многие работы возглавили наши опытные специалисты — инженер Ю. Н. Ильичев и старший техник П. Ф. Яшенко. Пришлось выполнить большое количество монтажных работ по автоматизации приводов. Радиотехники В. Г. Никифоров и И. А. Пошехонов в сжатые сроки успешно справились с заданием.

Нужно сказать, что аппаратура на приводных станциях действует без постоянного обслуживания технического состава, что дает большую экономию материальных средств. Особенно успешно поработал на автоматизации силового агрегата приводной радиостанции старший техник Н. А. Галущко.

Под руководством старшего радиотехника Ю. П. Комарова завершили монтажные работы радиотехник Г. М. Мухаметдинов, старший радиопеленгаторщик В. Г. Лукиных и электротехник Н. В. Талашманов. К XXII съезду нашей партии

Преображенский
Свердловский Аэропорт
в образцовый на трассе
Москва — Владивосток

СЪЕЗДУ ПАРТИИ —

ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ

коллективом связи взяты повышенные социалистические обязательства:

производственный план этого года обязуем выполнить по основным показателям к 25 декабря 1961 года;

обеспечить безопасность полетов путем безотказной работы радионавигационных и радиолокационных средств связи, обеспечивающих контроль за движением и посадкой самолетов.

Мы верим, что принятые коллективом обязательства будут успешно выполнены.

В. ЗЕНЦОВ,
начальник службы связи
Свердловского аэропорта.

Заправляем
реактивные

С июня прошлого года коллектив службы ГСМ Свердловского аэропорта перешел на обслуживание скоростных реактивных самолетов Ту-104.

На специальных занятиях по технической учебе мы изучили особенности заправки топлива в осенне-зимний период и обслуживаем теперь технику более качественно.

Когда наш порт взял социалистические обязательства — превратить Свердловский аэропорт в образцовый на трассе Москва — Владивосток, наш коллектив дружно включился в это соревнование.

Следует отметить хороший труд заправщика самолетов Л. Дмитриенко, имеющего многочисленные почетные грамоты за образцовый труд, и заправщицу Н. Федоренко.

В. МАЛИНИН,
инженер ГСМ.

5 МАРТА — ВЫБОРЫ В МЕСТНЫЕ СОВЕТЫ

ВСТРЕЧИ С КАНДИДАТАМИ В ДЕПУТАТЫ

Многолюдно бывает на агитпункте, расположенном в клубе Свердловского аэропорта. Избиратели приходят сюда, чтобы послушать интересную лекцию, посмотреть концерт, почитать газеты и журналы.

За последние дни проведено несколько встреч с кандидатами в депутаты местных Советов. Организованно прошла встреча с кандидатом в депутаты Свердловского областного Совета, ректором Уральского университета профессором С. В. Карпачевым. В гостях у избирателей-авиарботников побывали кандидат в депутаты Свердловского городского Совета начальник аэропорта П. П. Збыковский, кандидаты в депутаты Октябрьского районного Совета гор. Свердловска председатель райисполкома К. И. Станин и начальник медсанчасти Э. М. Курд.

СЛУШАЕТСЯ ДЕЛО...

СУРОВЫЕ взгляды присутствующих в зале товарищеского суда прикованы к одному человеку — авиаинженеру ЛЭРМ Свердловского аэропорта А. Яременко. За что же его судят товарищи? А, впрочем, это яснее ясного объясняет сам подсудимый. Правда, вначале его объяснения туманны, он пытается всю свою вину свести лишь к сильному опьянению: «Ничего не помню, как все произошло». Но факты — вещь упрямая, и он, наконец, сознается в содеянном. Произошло это так...

Находясь в командировке в Салехарде, Яременко обслуживал там самолеты. В одно из воскресений, отказавшись от приглашения товарищей пойти в кинотеатр, изрядно хлебнул «зеленого змия», чем привел себя в невменяемое состояние. Пол заходил под его ногами как палуба корабля, в глазах засверкали разноцветные огоньки и вдруг... его взгляд остановился на сиденье пассажира, мирно спящего на соседней койке.

Решение возникло сразу: обследовать содержимое карманов. Деньги пассажира «по ошибке» он положил в свой карман, а что было дальше — не помнит: хмель ударил в голову, ноги изменили ему — и он грузно плюхнулся на кровать. Кто-то стучал в дверь, кто-то звал его — все это было уже как во сне.

Утром авиаинженер Яременко пошел на стоекку. Слабый ветер подозрительно сильно качал его из стороны в сторону — спиртное давало знать за себя...

А в то время неприятная весть всполошила гостиницу: у пассажира пропали деньги. Кто украл? Недоуменно пожимали плечами техники и механики, собираясь на работу. Несколько позже всем стало ясно, что виновен в краже авиаинженер А. Яременко. Пассажир, отдыхавший с ним в одной комнате, сразу потребовал у него возврата денег.

Если бы вы видели возмущенное лицо Яременко.
— Я? Да вы что, мне своих девять некуда — чай, неплохо зарабатываю...

Препариался и выкручивался долго, но товарищи давно «раскусили» его, поэтому без всяких сомнений заставили признать и возратить украденное.

«Не нужен нам такой товарищ», — решили они и похозяйничав о его отзыве домой...

На заседании товарищеского суда выступили семнадцать че-

ловек. Они сурово осудили авиаинженера Яременко за совершенное им преступление и за частое употребление спиртных напитков.

Решением товарищеского суда А. Яременко отстранен от занимаемой должности и строго предупрежден, что при повторении подобного случая он будет уволен с работы.

* * *

Суд прошел... Товарищи сурово наказали пьяницу. Но сложившаяся в службе обстановка должна насторожить партийную, комсомольскую, профсоюзную организации и весь коллектив ЛЭРМа.

Случай с Яременко не единичен. Совсем недавно на заседании товарищеского суда разбирались персональное дело авиаинженера ЛЭРМ Н. Липина, который, будучи в пьяном состоянии, пытался запустить двигатель топливозаправщика на перроне аэровокзала, где неподалеку стоял самолет, и это могло привести к плохим последствиям. Кроме того, Липин нанес физическое оскорбление шоферу автобазы Г. Г. Бойко, который выдворил его из кабины автомашины.

А ведь коллектив ЛЭРМ включился в социалистическое соревнование — сделать Свердловский порт лучшим на трассе Москва — Владивосток.

Такие люди, как Яременки и Липины, мешают нам в движении вперед.

Думается, что авиаработники, и в первую очередь коммунисты и комсомольцы, не откладывая в долгий ящик, поведут решительную борьбу с пьяницами.

Это наша общая первоочередная задача.

М. ЕФРЕМОВ.

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

шествование партийная и другие общественные организации мер не принимали, не создали такой обстановки, чтобы факты пренебрежительного отношения к метеослужбам были бы исключены в будущем. Заместитель командира подразделения В. С. Тишин при оформлении материала по этому летному происшествию указал в приказе по подразделению виновником летного происшествия пилотов. Можжаева, а в заключении по летному происшествию обвинил АМСГ, якобы выдавшую неоправданный прогноз.

Не меньшую тревогу за безопасность полетов вызывает случай грубейшего нарушения в организации движения самолетов, происшедший 14 января с г. в Пермском аэропорту. Здесь на взлетно-посадочной полосе при пробеге произошло опасное сближение самолетов Ил-12 Украинского управления и самолета Ан-2 Пермского под-



Фотоэтиюд Б. Захарова.

По Аэрофлоту

Изучают английский язык

По инициативе комсомольцев подразделения, где командиром тов. Карпенков, в коллективе созданы курсы английского языка. Недавно курсы начали свою работу. На них занимаются 20 человек. Заявления от желающих изучить английский язык продолжают поступать.

Руководит курсами преподаватель отделения Киевского института Аэрофлота тов. Павловский.

Срок обучения два года. По окончании курсов выдается соответствующий документ.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ — долг авиарботников

разделения. Однако ни партийная организация, ни комиссия по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов не приняли своевременных мер по наведению порядка.

В наше время, когда благодаря неустанной заботе партии и правительства Гражданский воздушный флот развивается невиданно быстрыми темпами, одной из главных задач продолжает оставаться задача обеспечения полной безопасности полетов.

Необходимо так организовать политико-воспитательную работу в подразделениях, чтобы своевременно предупреждать и пресекать нарушения летной и трудовой дисциплины, вести разъяснительную работу, не оставляя ни одного случая нарушения дисциплины и порядка

без обсуждения общественностью.

В наших подразделениях трудится много отличных специалистов, мастеров своего дела, которые в повседневной работе обеспечивают безопасность полетов. Личный состав Уральского управления ГВФ имеет все возможности для того, чтобы успешно провести 1961 год — третий год семилетки, досрочно выполнив государственный производственный план и подготовив к открытию XXII съезда КПСС хорошие трудовые подарки, при условии обеспечения безопасности полетов.

Школьная

Киностудия

В зале гаснет свет и на вспыхнувшем экране зритель читает: «Мы так живем».

Звучит мелодия пионерского марша, один за другим сменяются кадры, показывающие разнообразную жизнь школы № 92 Свердловского аэропорта.

Вот мы вместе с операторами присутствуем на уроке труда в школьных мастерских, а вот объектив киноаппарата переносит нас на строительство нового школьного здания, вводит нас в зал, где готовится выступление художественной самодеятельности.

Хорошее дело сделали восьмиклассники Лена Поликарпов и Витя Митькин, сняв школьный фильм. Они явились инициаторами создания школьной любительской киностудии, которая готовит сейчас второй фильм о жизни своей школы. Фильм озвучен. Диктор — ученица восьмого класса Вера Волынина — к каждому кадру дает подробные пояснения.

Фильм, снятый школьниками, — первый в Свердловске и области.

На сцене

самодельные артисты

Драматический кружок клуба Свердловского аэропорта в дни празднования 43-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота показал авиарботникам одноактный спектакль «Балтийский мичман». Декорации, реквизит, костюмы самодельные артисты подготовили сами.

С большим успехом участвуют в кружке радиооператоры С. Сумичева, Р. Колясников, техник ЛЭРМ В. Филли, оператор КДП Г. Шайко и другие.

Сейчас коллектив драматического кружка готовит спектакль по пьесе А. Н. Островского «На бойком месте».

Н. ШИШКИНА,
руководитель драматического кружка.

В большинстве смен ЛЭРМа Свердловского аэропорта регулярно выхаживают «молнии», острый глаз которых помогает авиарботникам замечать неполадки в работе и своевременно пресекать действия нарушителей трудовой дисциплины.

На днях «молния» за халатность в работе раскритиковала авиатехника Ксенофонтова. Под заголовком «Ценное предложение» она писала: «При послепопытном обслуживании самолета Ли-2 авиатехник Ксенофонтов решил «упростить» работу по постановке масляного фильтра — поставил его на двигатель без уплотнительной прокладки. Это

По страницам „молний“

НЕ В БРОВЬ, А В ГЛАЗ

«новшество» было вовремя обнаружено бригадиром Барабановым и были приняты все меры, чтобы устранить этот серьезный дефект.

«Вперед, — пишет «молния», — предлагаем товарищу Ксенофонтову таких «упрощений» не делать, ибо подобные «ценные предложения» могут привести к серьезным летным происшествиям».

ПЕРВЫЕ ДЕРЗАНИЯ

Самые сильные

руки

Мне давно бы пора привыкнуть,
Что ты часто, любимый, летаешь.
Поднимаешься высоко,
А меня на земле оставляешь.
Не могу я привыкнуть никак:
Снова сердце сжимают разлуки,
Когда в рейс ведут самолет
В мире самые сильные руки
Взлет, посадка и снова взлет...
Чтоб с тобой ничего не случилось,
Пусть тебя любовь бережет,
Чтобы сердце спокойно билось.
Снова буду тебя встречать —
Я умею любить и в разлуке...
Пусть же крепко сжимают штурвал
В мире самые сильные руки.
Н. НАЗАРЕНКО,
бортпроводница.

Крылатый

спянный народ

Еще верушки сосен
заспанных

Не разбудил турбинный гром,
А летчики — планшеты за спину,
Шагают на аэродром,
Им занимать готовность первую
В кабинах скоростных машин,
Испытывать стальными нервами
Крутизны солнечных вершин;
Беречь страну свою прекрасную,
Что в небеса их подняла,
Сынам вручила звезды красные
И меч надежного крыла.
Еще и не остыли лица их,
Но так уж здесь заведено:
Окончен вылет — по традиции
Они играют в домино.
И делит отдых с шуткой жаркой
Крылатый спянный народ
До той поры, пока над стартом
Не прозвучит приказ: — В полет!
Е. ЛИПОВИЧ.

Счастье

Пусть сердце удар за ударом
Стучит и считает года,
За дело беремся мы с жаром,
Влюбленные в радость труда.
Творить, помогая народу,
Идущему в жизнь широко,
Влетаем в простор небосвода
За высь грозных облаков.
А с нами в ветрах атмосферы,
В манящей ее синеве,
На стройки летят инженеры,
Летят делегаты к Москве.
Комбайнеры с Дона, Кубани
Летят на Алтай помогать...
На штурмы больших расстояний
Призвала нас Родина-мать.
Для общего дела бесценно
Трудиться нам выпала честь,
И сердце стучит вдохновенно,
А счастье — вот в этом и есть!
И. ВОРОВЬЕВ,
пилот.



На днях лыжники авиатранспортного подразделения под руководством опытного спортсменаразрядника А. Васева провели лыжный кросс на дистанции 5 километров для женщин и на десятикилометровой дистанции для мужчин. Кросс явился большой физической закалкой для авиарботников и выявил лучших спортсменов для участия в общезаэрофлотовских соревнованиях.

В прошлое воскресенье были проведены подобные лыжные состязания на личном первенство Свердловского аэропорта.

Среди мужчин на десятикилометровой дистанции с хорошими результатами прошли авиатехник ЛЭРМа А. Коцнев и рабочий СМУ-8 тов. Ефимов, сдавшие на первый разряд.

Соревнования показали возросшее спортивное мастерство авиарботников Свердловского аэропорта.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС19571. Заказ № 3147.

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