

НАША ПРОГРАММА—ЭТО, ОБРАЗНО ГОВОРЯ, СИЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ НАМ БЫСТРО ПОДНЯТЬСЯ К НОВЫМ ВЫСОТАМ ЭКОНОМИКИ, НАУКИ, ТЕХНИКИ, ИЗОБИЛИЮ МАТЕРИАЛЬНЫХ И ДУХОВНЫХ БЛАГ ДЛЯ ВСЕГО НАРОДА.

Н. С. ХРУЩЕВ.



№ 88 (1107).
СРЕДА,
15 НОЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

В РАБОТЕ ПИЛОТА НЕТ МЕЛОЧЕЙ

НАСТУПИЛА зима, самая ответственная пора в работе авиаторов. Как же подготовился к осенне-зимней навигации летно-подъемный состав Тюменской авиагруппы? На днях здесь побывала комиссия УрТУ ГВФ, которая проверила готовность тюменцев к работе в трудных условиях уральской зимы.

Комиссия отметила, что за последние месяцы в авиагруппе проделана большая работа по подготовке к осенне-зимней навигации. Однако наряду с этим в адрес летно-штурманской службы был сделан ряд замечаний, отмечены отдельные недостатки и, в частности, невыполнение значительного числа запланированных работ.

Взять хотя бы для примера составление плана в вертолётном подразделении. При ознакомлении с ним видно, что он составлен без учета рекомендаций плана УрТУ ГВФ. Более того, основные пункты плана не выполнены. Это говорит об отсутствии контроля со стороны командования подразделения за ходом выполнения основных мероприятий.

В плохом состоянии находятся летные книжки. Графы разделов в них часто не заполняются. Так, например, командир подразделения тов. Хохлов по летной книжке все еще числится пилотом-инструктором на самолете ПО-2 в Сасовском училище.

Записи в летных книжках производятся произвольно. При проверке техники пилотирования, например, записи иногда производятся без указания документа, на основании которого производилась проверка. В результате бывает невозможно установить сроки проверки техники пилотирования. Из 40 проверенных летных книжек в каждой из них обнаружено серьезное нарушение в их ведении.

Очень плохо, что командный состав не занимается своими прямыми обязанностями по воспитанию и обучению летного состава и в основном предпочитает выполнять рядовую летную работу. Весь сезон командир звена тов. Белобородов проработал на оперативной точке в качестве рядового пилота. Таких примеров можно привести много.

В подразделении не созданы стабильные звенья, командир звена не знает своих подчиненных и поэтому ему зачастую бывает трудно ответить на вопрос, что конкретно сделано им по наведению дисциплины, а также по обучению летного состава.

Явно затянулась в подразделении тренировка летного состава к осенне-зимней навигации. Но как ни странно, это не вызывает тревоги у командования авиагруппы и подразделения, хотя, как известно, такая медлительность ставит под угрозу обеспечение безопасности полетов.

График проверки техники пилотирования, утвержденный командиром подразделения, не выполняется. Проверка самолетовождения у всего личного состава запланирована старшему штурману авиаподразделения Гаврилову в течение одного месяца, что, конечно, невыполнимо. Это свидетельствует о формальном отношении к планированию и нетребовательном отношении к исполнению.

У большинства летного состава, включая командный состав летных коллективов и подразделения, не выдерживаются сроки провер-

ки техники пилотирования. Вместо положенной проверки через каждые три месяца она производится здесь через 4—6 месяцев. Самое удивительное, что вместо принятия действенных мер по устранению указанных ненормальностей командование подразделения изыскивает всевозможные «объективные» причины.

До сих пор в подразделении не пересмотрены личные минимумы погоды с целью их повышения в осенне-зимний период. Вызывает осуждение и тот факт, что материалы по летным происшествиям в подразделениях ГУ ГВФ и мероприятия по ним доводятся до летного состава с большим опозданием.

НЕ ЛУЧШЕ обстоит дело и в Тюменском самолетном подразделении. План работы здесь, как правило, не составляется. Не планируются в подразделении (и летных коллективах) и такие важные мероприятия, как тренировка, проверка техники пилотирования и самолетовождения.

В связи с этим организация труда и контроль за производственной деятельностью в подразделении крайне низкий. Здесь нет твердого распорядка дня. Не удивительно, что предполетная подготовка производится здесь не на высоком уровне. Бывают случаи, когда вместо предполетной подготовки ЛПС командный состав летных коллективов выписывает задание на полет, а машинистки в это время читают романы. Фактически вся учеба ЛПС передана на откуп командирам летных коллективов, а командиры подразделения совершенно этими вопросами не занимаются, считая, очевидно, что так жить спокойнее.

Напрасно вы будете искать в подразделении план-график по вводу в строй молодых пилотов. Его нет здесь и в помине. Не случайно, что тренировка ЛПС по заходу на посадку по радиосредствам проводилась от случая к случаю. Вместо положенных 1280 заходов на посадку, в летном коллективе, где командиром Аксененков, проведено только 228 заходов.

Кстати, тот же тов. Аксененков не проходил тренировку и проверку техники пилотирования с апреля 1958 года по 10 октября 1961 года. С октября 1960 года не проходил проверку и тренировку командир звена тов. Ипатий и другие. К этому следует добавить, что еще хуже обстоит дело с тренировкой и проверкой у рядовых пилотов.

Многие из них не знают инструкций по определению центровки, загрузки самолетов и совершают полеты без соответствующих расчетов. Чтобы выйти из затруднительного положения, они, не моргнув глазом, записывают в задание придуманные цифры центровки самолета. Именно так поступают тт. Корытнюк, Литвинов, Горбунов, Горнов, Петров, Тураев и другие.

Имеют место и случаи полетов без штурманских расчетов полета. В октябре этого года командир самолета тов. Красновский и второй пилот тов. Гимадеев вылетели из аэропорта Самарово без прогноза погоды и разрешения на вылет. Сталкиваемся мы до сих пор и с такими случаями, как посадка на площадку, не предусмотренные заданием на вылет.

Крайне небрежно ведется в

подразделении полетная документация. Полетные веса самолетов подсчитываются с грубыми ошибками.

Много лучшего оставляет желать оборудование тренажерной. Сейчас она не отвечает требованиям ГУ ГВФ. Как ни странно, но здесь очень редко бывает командир авиагруппы тов. Лужецкий. Печально, но факт, что такие командиры, как Хохлов, Тарелкин, Мешков, Румянцев, вообще в тренажерной не были.

Плохо обстоит в подразделении с разборами полетов и предполетной подготовки. Чаще всего предполетная подготовка сводится лишь к оформлению разрешения диспетчера АДС на вылет. При разборах полетов крайне мало уделяется внимания таким вопросам, как нарушения экипажами предполетной подготовки, неправильные загрузки самолетов, ошибкам техники пилотирования на различных этапах полета, контролю за режимами работы матчасти в полете и на земле.

В ПЛАНЕ подготовки к осенне-зимней навигации летно-штурманской службе Тюменского самолетного подразделения отведено большое место, согласно ему только старшему штурману подразделения предписывалось выполнить пять пунктов. Однако он выполнил только два пункта, решив, очевидно, что этого вполне достаточно. В частности, он не стал утруждать себя проверкой правильности показаний приборно-навигационных приборов самолетов и наличия графиков поправок к ним, хотя это его прямая обязанность.

Кроме того, невыполненными оказались и такие важные пункты плана, как проверка ЛПС и изучение бюллетеней потери ориентировки по ГУ ГВФ и УрТУ ГВФ. Это говорит о том, что в самолетном подразделении некоторые командиры потеряли чувство ответственности и забыли, что план на то и составляется, чтобы его выполнять.

При составлении плана не были учтены также многие задачи, стоящие на сегодняшний день перед коллективом. В результате некоторые важные вопросы выпали из поля зрения работников летно-штурманской службы или оказались невыполненными. Именно так обстоит дело с учебой. При проверке некоторые члены летного состава показали очень слабые знания. Отдельные пилоты плохо знают расчет безопасной высоты полета по новой методике, не могут определить силу и направление ветра в полете.

При опросе командира Ан-2 Похлабаева выяснилось, что он «плавает» во многих вопросах самолетовождения. Второй пилот Ан-2 Курагин не мог рассчитать полет по системе ОСП при заходе на посадку и т. д. Как видите, учиться есть чему, но командование и, в частности, старший штурман Шерстобитов безответственно относятся к обучению ЛПС.

Много непорядков в подразделении с ведением полетно-маршрутных и бортовых карт. При проверке выяснилось, что обновление этих карт в подразделении к осенне-зимней навигации не производилось. В подразделениях не организовано по-настоящему хранение. В аэропорту Тюмень, а также других аэропортах личный состав, как правило, не сда-

(Окончание на 2 стр.)

На старте Ту-124

Частыми гостями Свердловского аэропорта стали за последнее время новые реактивные пассажирские самолеты Ту-124. Наш фотокорреспондент запечатлел последний «визит» самолета Ту-124 на уральскую землю.

На снимке: командир корабля тов. Матвеев, выполняющий технические рейсы; самолет Ту-124.

Фото В. Яковлева.



ЧТОБЫ НАВИГАЦИЯ ПРОШЛА УСПЕШНО

В настоящее время в Челябинском аэропорту готовятся помещения для легкого парка, инженерно-авиационной службы, в автобазе силами личного состава сооружается аккумуляторная и навес для обслуживания спецавтотранспорта на линейке заправочных средств. Хозяйственная служба к отопительному сезону подошла в основном подготовленной. Сейчас подводится отопление к построенному зданию склада ОМТС.

Но наряду с некоторыми успехами в аэропорту имеется много недостатков, которые в известной степени тормозят подготовку служб аэропорта к зиме.

К ним относится слабая работа отдела материально-технического снабжения в силу недостаточной укомплектованности отдела кадрами и, кроме того, недостаточной помощи со стороны ОМТС Уральского управления ГВФ. Несмотря на достаточное количество заявок в ОМТС, аэропорт до сих пор не имеет в необходимом количестве карбида, серной кислоты, запча-

стей к спецавтотранспорту и, как ни странно, ни одного килограмма зимнего дизельного топлива.

Очень мало уделяется вниманию обеспечению личного состава форменным обмундированием, нет даже нарукавных знаков.

В автобазе и электрослужбе остро ощущается недостаток специалистов, в результате дефектация и ремонт автотранспорта проводятся медленно. Отделу кадров необходимо принять все меры к укомплектованию наземных служб необходимыми специалистами.

При условии уделения необходимого внимания со стороны ОМТС управления в части обеспечения запчастями, материалами, обмундированием, а также со стороны отдела кадров—укомплектования кадрами, наземные службы аэропорта справятся с возложенными на них задачами и обеспечат работу подразделения в осенне-зимний период.

Н. ВОРОНКОВ,
заместитель начальника
Челябинского аэропорта
по наземным службам.

В работе пилота нет мелочей

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

ет для хранения полетные карты. Эти важные документы находятся при них даже тогда, когда они отдыхают в гостинице или дома. То же самое можно сказать и о хранении схем пробивания облачности и регламентов связи. Дело дошло до того, что если пилот потерял полетную карту или сборник схем пробивания облачности, то он за это не несет абсолютно никакой ответственности.

Такая же картина наблюдается в подразделениях и с ведением штурманских бортовых журналов. Имеются случаи, когда они заполняются вопреки всяким инструкциям, ведутся грязно, а некоторые графы не заполняются вообще.

Проверка показала, что старший штурман авиаподразделения от случая к случаю лишь проверяет штурманские бортовые журналы. Не удивительно поэтому, что оценки за самолетовождение чаще всего не соответствуют действительности, так как ставятся формально, без тщательного анализа выполненного полета. Чаще всего самолетовождение оценивается с отметкой «хорошо».

До сих пор в подразделениях имеют место случаи грубого нарушения положения о допуске к самостоятельным полетам. Например, несмотря на то, что штурман Шерстобитов не прошел в свое время ввода в строй на самолете Ли-2, его все же проверили и допустили к самостоятельным полетам на этой машине. Более того, ему дали право полетов с проверкой летного состава.

Как известно, контроль за качеством предполетной подготовки вылетающих экипажей осуществляется дежурным штурманом и диспетчером. Надо прямо сказать, что контроль этот ведется слабо и халатно. До сих пор в аэропорту не организована служба времени. Более четко и оперативно необходимо работать работникам службы АМСГ. Не случайно имелись здесь случаи, когда синоптики не выписывали прогноз погоды по пункту посадки, хотя этого требуют полет по метеобеспечению ГВФ.

Личный состав тюменских авиаподразделений имеет все возможности для того, чтобы исправить все имеющиеся по работе недостатки.

Профсоюзная жизнь

Сила профорганизаций — в активности масс

На днях в Магнитогорском аэропорту состоялось отчетно-выборное профсоюзное собрание. С докладом выступил заместитель председателя месткома Б. И. Бородулин.

Докладчик подробно остановился на проделанной профсоюзной организацией работе по вопросам обеспечения безопасности и регулярности полетов, выполнения производственного плана, улучшения обслуживания пассажиров, укрепления трудовой дисциплины личного состава, проведения среди авиаработников воспитательной культурно-массовой и спортивной работы.

Члены профсоюза приняли активное участие в обсуждении проделанной за год работы — выступило 14 человек, в том числе секретарь парторганизации тов. Болдырев, авиа механик тов. Смирнов, техник ГСМ тов. Вахутин, авиатехник тов. Дмитриенко и другие.

Серьезная критика была высказана в адрес бывшего председателя месткома тов. Козина, который плохо работал как председатель местного комитета и не лучше выполнял свою должностную работу диспетчера службы движения.

Резко критиковали выступающие недостатки в руководстве соревнованиями за коммунистический труд — работа в этом направлении проводится формально, без инициативы, без творческого озонка. За звание ударника коммунистического труда борются всего лишь 7 человек. Для Магнитогорского аэропорта этого очень мало.

Критиковали авиаработники и задержку с подготовкой к зимней навигации, которая произошла по вине командования аэропорта и ряда служб. Благо выдалась хорошая осень — хоть и поздно спохватились, все же успели в основном подготовиться.

Серьезный разговор шел на собрании о работе коллектива службы перевозок. В нынешнем году работы для него прибавилось, но некоторые трудятся по старому, не учитывая возросшего объема авиаперевозок и требований к культуре обслуживания пассажиров. Много нареканий вызывает работа буфета, где больше торгуют пивом, нежели съестными продуктами.

Некоторые из выступавших высказали замечание в адрес фельдшера аэропорта тов. Третьяка, который слабо контролирует качество предполетного отдыха экипажей и отдельных пилотов, порой проявляя ничем не оправданный либерализм.

Много хороших слов было сказано о старшем инженере аэропорта тов. Бородулине — это знающий свое дело специалист, болеющий за производство. Но в отношениях с подчиненными и другими работниками аэропорта у него иногда наблюдается грубость.

Большинство из выступавших на собрании авиаработников отмечало, что местный комитет недостаточно интересуется, слабо решает вопросы производства. Что касается культурно-массовой и спортивной работы, то здесь она находится на низком уровне. А между тем, в аэропорту много молодежи, много людей, увлекающихся искусством.

Участники собрания приняли решение, направленное на улучшение деятельности профсоюзной организации, оказания помощи командованию в решении производственных вопросов и укреплении трудовой дисциплины.

Собрание избрало новый состав местного комитета. Председателем месткома избран тов. Григорьев.

И. КРАСУЛИН,
инструктор политотдела
УрТУ ГВФ.



Катастрофа самолета «Констеллейшн»

★ По сообщению агентства Юнайтед Пресс Интернейшл из Ричмонда (штат Вирджиния, США), 77 солдат погибли в результате катастрофы самолета «Констеллейшн», перебравшего армейских новобранцев в учебный лагерь в штате Южная Каролина. Самолет загорелся в воздухе и рухнул вблизи аэродрома на землю.

Гибель «Нептуна»

★ Как передает корреспондент агентства Рейтер, на американо-австралийской антарктической станции в Уилксе разбился самолет военно-морского флота США «Нептун». Экипаж самолета и пассажиры погибли.

Снова неудача с «Атласом»

★ На днях в районе мыса «Канаверал» (штат Флорида), где расположен крупнейший в США испытательный полигон, взорвалась во время полета ракета «Атлас». В капсуле, установленной в носовой части ракеты, находилась крошечная обезьяна по имени Голиаф, которая должна была подвергнуться наблюдению во время длительного полета.

Захват португальского самолета

★ Представители португальской оппозиции захватили 10 ноября в воздухе португальский пассажирский самолет, принадлежащий компании ТАП, который совершал регулярный рейс из Касабланки (Марокко) в Лиссабон (Португалия). Шесть участников захвата самолета обратились к марокканским властям с просьбой предоставить им политическое убежище.

Они трудятся рядом с нами

ЗАБОТЛИВЫЕ РУКИ



Большое хозяйство в гостинице Челябинского аэропорта. Нужны хозяйский глаз, заботливые руки, чтобы содержать все в порядке. Много заботы о сохранении имущества в гостинице проявляет кастелянша З. Рахимова. И в том, что постельное белье на кроватях, скатерти и занавески в номерах находятся в хорошем состоянии, немалая заслуга и З. Рахимовой.

На снимке: кастелянша гостиницы Челябинского аэропорта З. РАХИМОВА.

Поблизости
СВЕРДЛОВСКИЙ АЭРОПОРТ
в отрывочной НА ТРАССЕ
МОСКВА - ВЛАДИВОСТОК

Впереди — новые рубежи

Когда радио принесло радостную весть о созыве XXII съезда партии, вместе со всем советским народом в соревнование за высокие показатели в труде включились и работники службы движения Кольцовского аэропорта.

Еще в январе 1961 года по всем сменам прошли собрания, на которых были приняты обязательства в честь предстоящего партийного съезда. Борьба за выполнение их велась под лозунгом: «Обеспечим безопасность полетов и слаженность в работе коллектива службы!»

Каждая смена поставила перед собой задачу добиться высокой, четкой организации работы и сознательной дисциплины личного состава.

Смены руководителей полетов тт. В. А. Гурьева, Н. П. Свинтецкого, В. П. Кузнецова, Б. С. Яшнова горячо и активно принялись за выполнение принятых обязательств. Вопрос об этом обсудили на партийном бюро, а затем на общем собрании, которое обязало каждого коммуниста быть примером в работе для других.

Основное внимание авиаработники сосредоточили на развитии движения за коммунистический труд. Все четыре смены включились в борьбу за высокое и почетное звание коллективов и ударников коммунистического труда. Вскоре на заседании цехкома и общем собрании впервые смене руководителя полетов Н. П. Свинтецкого было присвоено почетное звание.

Весть о первой победе быстро облетела весь коллектив службы. Еще более настойчивой стала борьба за коммунистический труд в других сменах. Через некоторое время почетного звания смен коммунистического труда удостоились смены руководителей полетов тт. В. А. Гурьева и Б. С. Яшнова. Причем, смена тов. Б. С. Яшнова по итогам предсъездовского соревнования заняла первенство.

Среди передовиков производства стало еще более шириться соревнование за звание ударника коммунистического труда. Из 86 человек, вступивших в соревнование, 50 работникам уже присвоено это почетное звание. Среди них старший диспетчер А. Я. Берсенева, штурман А. А. Ершов, старший диспетчер С. Г. Брюханов, диспетчер А. П. Долгалев, диспетчер Я. Д. Подольский, штурман В. П. Севилов, диспетчер информационно-справочной службы М. Т. Севилова, старший диспетчер И. В. Кривошеина, которого, как одного из лучших диспетчеров, выдвинули на должность руководителя полетов, и многие другие товарищи.

— Теперь мы понимаем, — говорят авиаработники, — что уже недостаточно вести борьбу только за качественную работу. Сейчас все острее встает вопрос о необходимости настойчивого овладения знаниями с тем, чтобы воспитывать у себя черты, о которых так хорошо сказано в моральном кодексе строителя коммунизма.

Все это заставило более вдумчи-

во руководить соревнованием. Наряду с ежедневными разборами работы смены и ежемесячного подведения итогов соревнования и определения мест между сменами стали чаще проводиться беседы агитаторов на темы о Программе и Уставе КПСС, усилилось внимание бытовым вопросам, вовлечению работников в различные виды учебы. Лучшими агитаторами являются тт. Маслов и Дмитриев.

В 1961—1962 учебном году учащаяся в вечернем университете марксизма-ленинизма 13 человек, в школе рабочей молодежи — 5 человек, в заочных высших учебных заведениях — 3 человека. Все коммунисты и подавляющее число беспартийных охвачены учебой в кружках сети партийного просвещения.

Очень хорошо в службе поставлены наглядная агитация, выпуск стенной газеты и боевых листков.

Партийная и профсоюзная организация службы развернули и возглавили борьбу за обеспечение безопасности полетов, за высокую трудовую и производственную дисциплину. Все это сказалось на результатах работы всей службы. В течение ряда лет коллектив работает без летных происшествий. На протяжении 10 месяцев 1961 года значительно сократились случаи нарушений правил руководства полетами со стороны личного состава.

Большое внимание уделяется воспитательной работе личного состава со стороны командно-руководящего состава, партийной и профсоюзной организаций службы. В коллективе нетерпимо относятся ко всякого рода нарушениям со стороны отдельных работников. Не было еще случая, чтобы нарушение трудовой дисциплины со стороны того или иного работника не стало предметом обсуждения в партийной или профсоюзной организации.

Улучшило свою деятельность и руководство службой. Оно стало быстрее реагировать на замечания и более оперативней решать вопросы руководства полетами.

Коллектив принимает активное участие и в различных общественных мероприятиях, как благоустройство и озеленение территории аэропорта, оказание помощи совхозу, где было отработано 60 человеко-дней. Хорошо работает и дружина службы по охране общественного порядка, возглавляемая заместителем начальника аэропорта по движению А. А. Теплицким.

Руководство, партийная, профсоюзная и комсомольская организации четко сознают, что перед коллективом службы, особенно в период зимней навигации, стоят большие и сложные задачи по обеспечению безопасности полетов, по улучшению руководства полетами, улучшению взаимодействия в работе всех служб.

Можно не сомневаться, что с этими задачами коллектив службы справится. Работниками службы, безусловно, одержана большая победа. Но это всего лишь начало. Впереди новые рубежи.

В. ЛЕБЕДИНСКИЙ.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

на многотиражную газету

Подписка принимается во всех подразделениях и аэропортах заместителями командиров по политчасти, секретарями партийных организаций.

Цена на год 96 коп.



НС19228.

Заказ № 17586.

Редактор В. РУСИН.

Адрес редакции:
гор. Свердловск, 20,
тел. Б2-05-21, доб. 1-96.