

Авиатор Урала

№ 95 (1114).
23 ДЕКАБРЯ
СУББОТА
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников.

«Миллионеры» — золотой фонд АЭРОФЛОТА

Недавно ряды наших «миллионеров» пополнились новыми товарищами. За личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками Аэрофлота награждены:

ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 км»

1. Анисимов Федор Трофимович — бортмеханик авиатранспортного подразделения.
2. Полушин Сергей Ефимович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
3. Прибылев Александр Сергеевич — бортрадист авиатранспортного подразделения.
4. Сальников Тимофей Владимирович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
5. Ступин Николай Федорович — бортмеханик авиатранспортного подразделения.
6. Харламов Георгий Петрович — второй пилот авиатранспортного подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 км»

1. Базаров Николай Филиппович — бортрадист авиатранспортного подразделения.
2. Дозморов Николай Михайлович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
3. Захаров Борис Семенович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
4. Мусихин Владимир Аркадьевич — командир корабля авиатранспортного подразделения.
5. Панченко Леонид Александрович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
6. Петров Николай Михайлович — командир корабля авиатранспортного подразделения.
7. Скачков Виктор Емельянович — второй пилот авиатранспортного подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 500 000 км»

1. Балтин Адольф Иванович — второй пилот авиатранспортного подразделения.
2. Еманов Игорь Иванович — бортрадист авиатранспортного подразделения.
3. Лилин Петр Алексеевич — второй пилот авиатранспортного подразделения.
4. Обухов Геннадий Михайлович — командир самолета Тюменской авиагруппы.
5. Плотников Борис Петрович — командир самолета Уктусского подразделения.

ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 300 000 км»

1. Патрушев Геннадий Андреевич — второй пилот Уктусского подразделения.
2. Ремезов Евгений Алексеевич — зам. командира вертолетного коллектива Уктусского подразделения.

Высокая награда — маякам

За высокие производственные показатели и обеспечение безаварийной летной работы, за коммунистическое отношение к труду, примерную дисциплину и активное участие в общественной жизни награжденным знаком «Отличник Аэрофлота» награждены передовые авиаработники Челябинского

подразделения: заместитель командира летной части Б. Д. Грубый, командир самолета Ан-2 Г. Ф. Хмелев, командир звена Ф. Т. Ломов, пилот-инструктор Н. В. Хатынский, авиатехник Б. А. Раскостов, и, о. сменного инженера подразделения В. А. Михайлов.

Вызываем на соревнование

Мы, группа работников Якутского аэропорта, в течение недели познакомились с работой Свердловского аэропорта. Нас особенно интересовала работа базы аэродромного обслуживания, опыт которой мы должны перенести в свой порт.

Кроме того, мы познакомились с работой отдела перевозок, службы движения, связи и других служб, беседовали в порядке обмена опытом с работниками планового отдела, чтобы лучше, перелетов, что есть в работе этих служб и отделов, перенести к себе в Якутский аэропорт.

Мы имели возможность ознакомиться с жизнью и работой одного из крупнейших аэропортов на большой воздушной магистрали страны.

Нам хочется выразить искреннюю благодарность за то внимание, которое нам оказывалось всеми руководителями и работниками Свердловского аэропорта, с кем нам приходилось встречаться. Мы надеемся, что коллектив Свердловского аэропорта согласится соревноваться с коллективом Якутского аэропорта, и ждем гостей из Свердловска в наши северные края.

А. ЛЬВОВ,
начальник Якутского
аэропорта.

Пребывание в Свердловском аэропорту очень многое нам да-

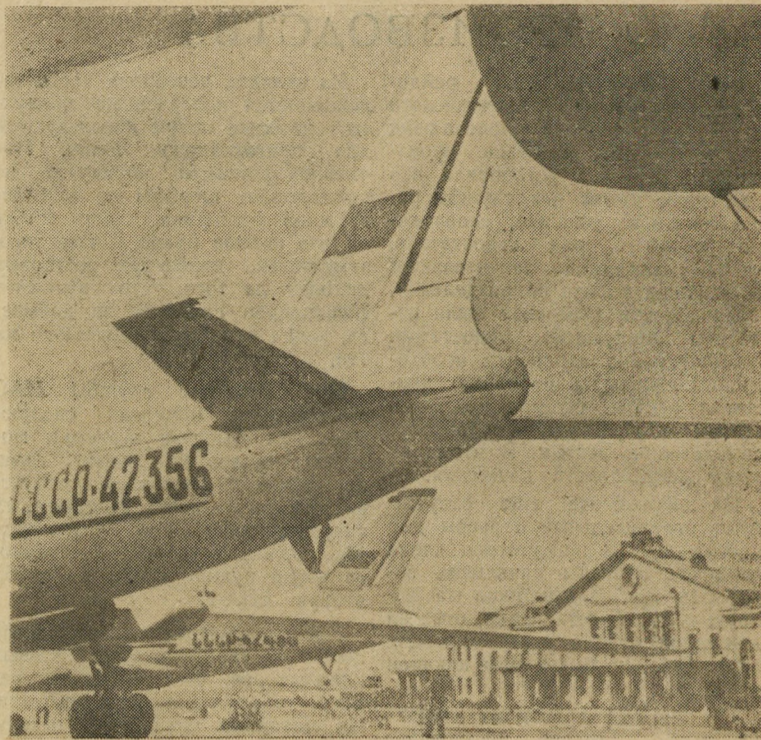
Коммунизм — не за горами, приблизим мы его делами!

Поздравляем с успехом!

На днях в адрес Уральского территориального управления ГВФ из Москвы, из Главного управления ГВФ поступила телеграмма. В ней говорится:

Поздравляем коллектив Теруправления с досрочным выполнением плана по общему объему авиaperевозок в тонна-километрах. Желаем дальнейших успехов в работе по выполнению плана по всем производственным и финансовым показателям.

СЧЕТЧИКОВ,
ЕВТЕЕВ,
МИШИНКИН.



Самолеты Ту-104 в Свердловском аэропорту. Фото В. Ветлугина.

Главное — взаимодействие

З А последнее время участились случаи направления самолетов на запасные аэродромы вследствие внезапно ухудшения погоды на аэродроме посадки.

Диспетчеры ГРДП и РДП должны внимательно следить за погодой своего и запасного аэродромов при благоприятных метеословиях, постоянно знать прогнозируемую и фактическую погоду. Особое внимание необходимо в тех случаях, когда на нашем аэродроме прогнозируется ухудшение погоды в пределах границ минимумов или ниже.

В этих случаях недостаточно иметь подтверждение запасного аэродромы о его открытии и даже его подтверждение как запасного. Нужно готовиться к приему каждого самолета, следующего в аэропорт, учитывая обстоятельство, что при ухудшении метеословиях в районе аэродрома запасной аэродром может данный самолет по разным причинам не принять. Особенно это следует учитывать при следовании к нам самолетов с турбореактивными и турбовинтовыми двигателями.

Если на аэродроме прогнозируется и фактически изменяется погода в сторону ухудшения, следует дополнительно запросить у службы движения запасного аэродрома (при подходе к точке возврата, если это самолет с ТРД или ТВД) согласия на прием данного самолета.

Это, в свою очередь, потребует дополнительного анализа метеословия и создаст большую гарантию безопасного исхода полета, исключит необоснованные возвраты самолета, которые имели у нас место.

К сожалению, некоторые дис-

петчеры допускают иногда беспечность в этом вопросе, а это может привести к вынужденному приему самолетов в неблагоприятных метеословиях или необоснованным возвратам.

СТАРШИМ диспетчерам и диспетчерам направлений не следует забывать о той ответственности, которую мы берем на себя, сообщая какому-либо аэропорту решение руководителя полетов о готовности к приему самолетов на наш — в данном случае — запасной аэродром. В этих случаях старшему диспетчеру ГРДП и диспетчерам направлений следует немедленно известить аэропорты об отсутствии возможности гарантировать прием их самолетов как на запасной аэродром.

Необходимо также повысить требовательность к синоптикам ГРДП в вопросах своевременной информации о погоде на своем и запасных аэродромах с соответствующей консультацией по метеословиям.

Синоптика ГРДП следует постоянно информировать о ходе полетов, ставить перед ним задачи по изучению метеословия на запасных аэродромах и вместе с ним готовить варианты направления самолетов на запасные аэродромы. Кроме того, необходимо консультироваться о возможности разрешения пролета экипажам самолетов.

Случаи необоснованных возвратов самолетов, а также вынужденного приема самолетов в неблагоприятных метеословиях можно полностью исключить при четком взаимодействии руководителя полетов и диспетчерского состава с синоптиками АМСГ и службами движения смежных аэропортов. Кроме того, необходим

Преобразили Свердловский аэропорт в оборудованный на трассе Москва — Владивосток

тщательный анализ метеословия в каждом отдельном случае.

Тщательный анализ метеословия при четком взаимодействии работников службы движения и АМСГ обеспечит летную работу без предпосылок к летным происшествиям.

А. ТЕПЛИЦКИЙ,
зам. начальника Свердловского
аэропорта по движению.

ЭТО ХОРОШО!

На днях у нас, в Свердловском аэропорту, при медсанчасти был проведен вечер квалифицированно подготовленных лекций по вопросам профилактики, лечения кишечного-желудочных заболеваний и питания при этих заболеваниях. Лекцию о гастритах прочитала врач тов. Аненкова, о язвенной болезни рассказала врач тов. Попова, о колитах сообщила врач тов. Лебедева.

О том, как приготовить пищу, витаминизированные блюда, было рассказано с одновременным показом этих блюд в натуре старшим поваром профилактория тов. Кокшаровой.

Слушателями было задано много вопросов. Приятным было и то, что работники медсанчасти своевременно сообщили наиболее нуждающимся о проведении вечера. Хочется выразить им сердечную благодарность за заботу о нашем здоровье.

Подобные вечера намечается проводить и в будущем.

В. БОВЫКИН,
инженер-экономист.

МОСКВА — АНТАРКТИДА

15 декабря вечером с Шереметьевского аэродрома столицы стартовали советские гражданские самолеты Ил-18 и Ан-10 (грузовой вариант). Конечная цель их маршрута — советская научно-исследовательская обсерватория Мирный в Антарктике. Накануне полета начальник Главсевморпути А. Афанасьев и начальник Управления полярной авиации ГВФ Герой Советского Союза М. Шевелев рассказали корреспонденту «Правды» Ю. Гаврилову, участвующему в перелете, о задачах этого сверхдальнего рейса.

Для перелета Москва — Антарктида нами выбраны советские самолеты Ил-18 и Ан-10 (в грузовом варианте). В чем их достоинства и преимущество? Дальний радиус действия, большая грузоподъемность, «неприхотливость» к аэродрому, способность летать в трудных метеорологических условиях и возможность (для Ан-10) сменить колеса на лыжи. Если основная задача, стоящая перед Илом, —

это установление авиационного сообщения с Антарктикой, то машина Ан-10 предназначена главным образом для внутриантарктических перелетов. Ей предстоит «совершить революцию» в области внутриматерикового сообщения. Сейчас оно осуществляется либо небольшими самолетами, либо с помощью сажно-тракторных поездов, связывающих научные исследовательские станции. Став на лыжи Ан-10 сможет в короткий срок забросить большое количество гру-

зов и топлива на льдую из наших станций.

Полеты в Антарктике сопряжены с исключительными трудностями. Это и высота расположения внутриконтинентальных станций (3.000—4.000 метров над уровнем моря), и низкие, своего рода «рекордные» температуры, и связанное с ними особое состояние снежного покрова. Наши самолеты за время подготовки к рейсу прошли испытания в условиях Советской Арктики.

ВСКРЫВАТЬ РЕЗЕРВЫ ПРОИЗВОДСТВА

КОМСОМОЛЬСКАЯ рейдовая бригада Челябинского подразделения провела рейд по изысканию резервов производства. Бригада установила, что для того, чтобы все службы работали более успешно, необходимо устранить ряд недостатков, которые являются значительным тормозом в работе подразделения. По службе перевозок были отмечены следующие недостатки. Командованию аэропорта необходимо потребовать от служб движения и ИАС своевременной и точной информации о готовности самолетов к рейсам. В этом — залог регулярности движения.

На перроне все еще отсутствуют опрадительные барьеры для пассажиров. В присутствии члена рейдовой бригады начальник аэропорта тов. Ладейщиков на вопрос, когда будет опрада, ответил дежурной отдела перевозок: «Не ваше дело, не будет вам никакой опрады».

Не все еще работники службы перевозок имеют форменное обмундирование, а швейцар аэровокзала, кроме того, что одет не по форме, занят выполнением других поручений.

В туалетной аэропорта по-прежнему высоко висят зеркала, на что были жалобы пассажиров. Начальник аэропорта в ответ на их жалобы написал, что зеркала будут перевешены в срок до 10 мая 1961 года, но увы! — никаких изменений до сей поры нет. Кроме того, в туалетных требуется ремонт.

В комнате матери и ребенка нерегулярно меняется постельное белье, нет здесь возможности просушить пеленки. Необходим электротитан.

На грузовой складе отсутствует механизация. Не хватает бунков для чемоданов пассажиров. Носильщики плохо их обслуживают. В ресторане аэровокзала не работает вытяжная вентиляция.

На складах ресторана часто залеживаются испорченные продукты, которые потом используются для приготовления пищи. Начальник санчасти почему-то не накладывает штрафы на администрацию ресторана, хотя имеет на это полное право. Более того, заместитель директора ресторана доходит до того, что выгоняет фельдшеров санчасти из кабинета, когда они ему указывают на это.

При проверке службы ИАС комсомольцы отметили следующее: для быстрой подвозки моторных чехлов необходимы сани, на стоянках самолетов требуется пополнить запас аэродромных аккумуляторов; для улучшения обслуживания самолето-моторного парка нужно ввести в строй вторую АПА-2.

При обслуживании самолетов ночью не хватает осветительных прожекторов, что затрудняет работу обслуживающего состава. На моторных чехлах нет петель, а это приводит к лишней трате времени при зачехлении двигателей.

Плохо пока обстоит дело и с запчастями. Начальнику расходной кладовой необходимо вместе с работниками ОМТС подразделения обеспечить запчастями и расходными материалами службу ИАС.

Комсомольцы осмотрели радиобюро и АМСГ. Замечено следующее. Нет специальных вращающихся стульев. Плохо действует Ст-35. Нет в помещении службы настольных ламп, не хватает урн, чернильных приборов.

На АМСГ не хватает синоптиков (вместо 6 только 3). Плохо работает штормовая карта из-за недостатка ламп. Ряд приборов — облакомер, регистратор видимости и ДМЦ — до сих пор не в строю.

БРИГАДОЙ, участвующей в проверке безопасности и регулярности полетов, было высказано следующее. 8 декабря 1961 г. аэропорт Пласт не обеспечил безопасность полетов, так как все радиосредства из-за отключения городом электроэнергии не действовали. А аварийной электросети там не оказалось. Из-за плохой связи между Челябинском и Троицком выполненные санзадания в Троицк задержались на три часа. Виновником этого оказался работник службы связи Троицкого аэропорта тов. Шагола. В Челябинском аэропорту самолеты Ан-2 и Як-12 при подруливании к аэровокзалу не встречались дежурными.

Кроме того, на всех точках ручной груз не взвешивался, хотя весы есть везде. Это значит, что ручная кладь в полетный вес не учитывается, — это может привести к перегрузке самолета. То же самое можно сказать и о детях, которые зачастую также не учитываются при подсчете пассажиров и не записываются в сопроводительную ведомость.

При осмотре самолетов Ан-2, Як-12 комиссия констатирует, что самолеты находились в удовлетворительном состоянии. При этом было обнаружено несколько незначительных дефектов, которые сразу же были устранены. По причине плохих метеословий в подразделении было 9 задержек рейсов.

Большую работу провели и другие комсомольские рейдовые бригады, в задания которых входила проверка культуры производства и быта молодежи. Все это дает основание сказать, что в работе комсомольской организации не затухая горит огонек добрых дел, способствующих повышению регулярности, безопасности полетов и роста производительности труда.

Секретарь комсомольской организации Челябинского подразделения И. КВАЛЕНКО, члены рейдовых бригад: ВОЛОДИН, УСОЛЬЦЕВ, СПИРИДОНОВ, УСТИМЕНКО, ДЕЛЯНИДИ и другие.

Из редакционной почты

На мертвой точке

Согласно приказу начальника ГУ ГВФ и инструкций в нашей смене должно работать два человека — техник-укладчик и укладчик парашютов, а у нас до сих пор в смене работает один человек — укладчик парашютов.

Парашютно-тормозную систему должны доставлять на самолет в контейнере, на специальной автомашине в сопровождении представителя ЛЭРМ. А нам приходится доставлять ее в мешках на любом транспорте, исключая лишь конный. Укладку в контейнер мы производим непосредственно под самолетом — в дождь, снег, при любой погоде. Результаты в итоге довольно плачевные — система примерзает в воздухе и при посадке не распускается.

Такие случаи были в сентябре этого года в Омском аэропорту. Стоит ли забывать о том, какую ответственность мы несем. Ведь на борту находится 100 пассажиров! Вот и получается, что мы нарушаем все приказы, инструкции и наставления, регламентирующие безаварийную летную работу.

Командование аэропорта находит шоферов и транспорт для доставки экипажей от аэровокзала до КДП, а на нашу службу почему-то махнули рукой. Приходится работать дедовским методом.

Известно, что в период нашей смены через аэропорт проходит до двадцати самолетов. Работа нелегкая — каждый рейс нужно обслужить вовремя и обеспечить при этом полную безопасность и регулярность воздушного

движения. А оплату труда нам производят по заниженным тарифам, считая, что у нас легкий труд. Какой же он легкий, если только сухой парашют весит около 60 кг. А сколько же весит мокрый?..

Мало того, специальным и форменным обмундированием нас не обеспечивают совсем. Ходим по перрону кто в чем. Очень трудно признать в нас работников аэропорта.

Плохо оборудован и парашютный класс. Здесь нет ни умывальников, ни шкафов для одежды. Помещение не вентилируется.

По всем этим вопросам нам неоднократно приходилось обращаться к командованию аэропорта и писать в газету «Авиатор Урала». Но сдвигов нет пока никаких. Толчем воду в ступе весь год, а результатов не видно. Начальник ЛЭРМ тов. Разумовский заявил нам: «Зачем вам все это, вы же ночью спите...». «А кто же тогда за нас работает?» — невольно хочется его спросить. Плохо, видимо, он знает условия нашего труда. Да это и понятно: в парашютной службе он бывает не более одного раза в год.

Мы хотим надеяться, что на нас обратят внимание, выслушают наши просьбы, чтобы навести должный порядок в службе. В этом — залог безопасности и регулярности полетов скоростных самолетов Ту-104.

**В. МУРАШОВ, Г. МА-
НУИЛОВ, А. МАЛЬЦЕВ —
работники парашютной
службы Свердловского аэропорта.**



ЗИМНИЙ ПЕЙЗАЖ.

Фото второго пилота авиатранспортного подразделения Б. Захарова.

Все—в центре внимания

НЕДАВНО рейдовой комсомольской бригадой отдела перевозок Свердловского аэропорта была произведена проверка организации и культуры обслуживания пассажиров в аэропорту, содержание аэровокзала и работы почтово-грузовой службы отдела перевозок.

При обследовании аэровокзала комсомольцами было вскрыто следующее. Несмотря на то, что общее состояние аэровокзала признано удовлетворительным, было отмечено много недостатков. В частности, до сих пор, несмотря на глубокую зиму, не утеплены окна аэровокзала, на некоторых дверных рамах выбиты стекла. Кроме того, в ряде туалетов двери не имеют шпингалетов, бабки неисправны, на некоторых унитазах отсутствуют рамки и нет держателей для полотенец.

При осмотре почтового отделения комсомольцы сделали такие замечания. В самом отделении аэропорта барьерное стекло разбито, отсутствует вывеска сберкассы, почтовый ящик находится не там, где ему положено быть.

Сколько раз уже говорилось и писалось о том, что автоматы газированной воды бездействуют. Такая картина наблюдается и поныне. Далеко не в безукоризненном состоянии и буфет, находящийся в зале ожидания. Мало того, что в нем беден ассортимент блюд и продуктов, — должной чистоты и порядка тоже не соблюдается. Киоски аптекарских и ювелирных товаров оборудованы неприглядно, грубо и не приспособлены для культурной тор-

НЕРЕДКО в аэропорту наблюдается большое скопление пассажиров, но должной организации их отдыха не наблюдается. Они зачастую предоставлены самим себе. Рабочие места диктора и дежурных по транзиту и регистрации пассажиров производят довольно неприятное впечатление: столы залиты клеем, вокруг мусор, сами работники не обеспечены в полной мере справочным материалом. Не лучше обстоят дела и в багажном отделении. До сих пор по неизвестным причинам багажный павильон незадействован.

При осмотре участков почтово-грузовой службы отдела перевозок нами обнаружены такие недостатки. Сейфы для почты не имеют замков, а посылки и страховая почта хранятся вместе с грузом. Допустимо ли это? Думается, что нет. Кроме того, книга регистрации почтовых грузов ведется неаккуратно — нет отметок об отправке почты. Начальником обменного пункта до сих пор не урегулирован вопрос о выписке общих почтовых накладных на рейсы 927 и 928.

В складе аэропорта наблюдается большое скопление груза, прибывшего до Свердловска. Плохо пока обеспечивает нас транспортная база. Судите сами. Нередко вместо запланированных на работу в грузовом складе пяти грузовых автомашин в строю оказывается только три. В декабре автобаза аэропорта совершенно не удовлетворяет потребности в транспорте по вывозке груза с предприятия города. Пришло, наконец, время подумать и об условиях работы личного состава в грузовом складе, помещение которого и мало и не соответствует элементарным правилам чистоты и порядка в нем.

Комсомольцы отдела перевозок надеются, что их рейд не останется вне внимания руководителей аэропорта. Нам необходима помощь. Мы должны поставить дело так, чтобы устранить в короткие сроки имеющиеся недостатки. Наш труд должен стать вкладом в общее дело борьбы за лучший аэропорт на трассе Москва — Владивосток.

**ПОЛЯКОВ, член КПСС;
ГАЛУШКО, ПОНОМАРЕВ,
ШИПИЦЫНА, ЕЗОВ-
СКИХ — комсомольцы
отдела перевозок Сверд-
ловского аэропорта.**

Вначале спячка, потом—раскачка

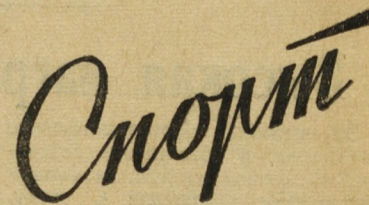
Заканчивается декабрь. Во многих подразделениях Уральского управления ГВФ проведены комсомольские рейды. Это очень полезная и действенная форма помогающая вскрывать резервы производства и более качественно выполнять план.

Однако особого энтузиазма не чувствуется среди комсомольцев Уктусского подразделения. Правда, в августе этого года ими был проведен рейд по выявлению неликвидов. Рейдовая бригада в составе комсомольцев В. Кочетковой, Ю. Алешинцева и Ю. Коралева хорошо поработала, честно выполнила свой долг.

Только сейчас комсомольцы Уктусского подразделения вспомнили о рейде. Секретарю комсомольской организации А. Ковшар стоит давно подумать о том, что настала пора взяться за работу.

Л. ЕФИМОВ.

Стартуют ЛЫЖНИКИ



17 декабря в аэропорту Кольцово был дан старт общегородскому лыжному кроссу. Солнечная погода сопутствовала хорошему настроению участников лыжных гонок. В кроссе приняло участие около 30 спортсменов из коллективов ЛЭРМ, авиатранспортного подразделения.

Первым пришел к финишу Ермаков с результатом 14 минут 45 секунд, второе и третье места поделили инженер ЛЭРМ Геннадий Смирнов и пилот авиатранспортного подразделения Василий Бабин. Их результат — 15 минут 10 секунд.

Одновременно был проведен розыгрыш на первенство по лыжам между сменами и цехами ЛЭРМ. В этом соревновании на первое место вышли лыжники участка обслуживания самолетов Ил-18, второе место заняли спортсмены участка трудоемких работ.

Стоит сожалеть, что в этом интересном соревновании не участвовали лыжники от коллективов службы связи, движения, отдела

перевозок и автобазы. Ни один начальник службы или цеха не считал нужным хотя бы присутствовать на кроссе. Этим можно объяснить малое количество участников. Кроме того, никакой помощи не было оказано для более успешного проведения лыжного кросса ни замполитом аэропорта А. Д. Носовым, ни замполитом авиатранспортного подразделения А. Н. Кобелевым.

Видимо, и комсорг подразделения Г. Пивоваров не провел должной работы в коллективе, не смог привлечь комсомольцев к участию в этих важных спортивных мероприятиях.

**В. БУТОРИН,
инструктор по физподготовке;
Ю. ГРИЦЕНКО,
председатель ДСО «Спартак»
Свердловского аэропорта.**

Редактор В. РУСИН.

НС20394 Заказ № 18554

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