

ВЕСЕННЕЙ НАВИГАЦИИ — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 20 (1134).
СРЕДА,
21 МАРТА
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Хорошая подготовка — залог успеха в работе

Недостаткам поставим заслон

ПРОШЕДШИЙ год для всего советского народа был годом больших трудовых побед. Задачи, поставленные историческим двадцатым вторым съездом КПСС, обязывают всех нас с еще большей энергией бороться за выполнение тех грандиозных задач, которые приблизят нас к коммунизму. Каждый работник должен определить свое место в общей борьбе за новые победы в коммунистическом строительстве, должен отдавать все свои знания и умение делу выполнения величественной программы построения коммунизма.

Надо сказать, что Курганское подразделение с главной задачей по обеспечению работы без летных происшествий не справились, хотя производственный план был выполнен коллективом по всем основным показателям.

Исходя из этого, в новом, 1962 году мы должны вести непримиримую борьбу с нарушениями приказов и инструкций, а также с нарушениями трудовой дисциплины. Для Курганского подразделения нетерпимо то количество дисциплинарных взысканий, которое мы имеем за последнее время.

Уже этот год ознаменовался у нас двумя выговорами за невыход на работу без уважительных причин. Особенно неблагоприятно обстоит дело с дисциплиной в таких службах, как гараж, АДС, ИАС.

Большие ответственные задачи стоят перед авиаработниками Кургана в этом году. Взять хотя бы для примера объем предстоящих перевозок пассажиров. Чтобы выполнить успешно план, нам необходимо ежедневно перевозить по 340 человек. Чтобы справиться с этим, необходимо расширять наши местные воздушные линии и открывать новые. Каждый день нашим пилотам необходимо налетать около 40 часов, перевезти 773 килограмма почты, налетать 2942 тонна-километров.

Сейчас одновременно с подготовкой к весенне-летней навигации мы должны готовиться к авиационным работам. Это самый трудный и ответственный вид работ. Он требует хороших зна-

ний, большого опыта, высокой сознательности и организованности. Летный состав должен отнестись самым серьезным образом как к теоретической подготовке, так и к тренировке.

Как показал опыт, многие летные происшествия явились результатом допуска к самостоятельным полетам недисциплинированных, слабо подготовленных пилотов. Нельзя признать удовлетворительным и тот контроль над экипажами, которые работали в отрыве от базы. В этом году на авиационных работах большинство нашего летного состава будет работать впервые. И поэтому им необходимы будут помощь и совет более опытных товарищей.

Нынче работники Курганского подразделения наметили большие работы по благоустройству. Скоро мы должны сдать в эксплуатацию 24-квартирный дом. Учтя ошибки прошлых лет, местному комитету совместно с командованием уже сейчас необходимо заняться распределением жилья. В 1962 году у нас намечено построить радиочастотный центр. Это тоже очень ответственный участок, который потребует много затрат и усилий.

Кроме того, у нас будет проводиться значительный капитальный ремонт. Здесь мы должны помнить печальный урок прошлого. Не для кого не секрет, что из-за нашей нерасторопности техники аэропорта остались без технического домика, а работники отдела перевозок без склада.

До сих пор мы получаем много жалоб от пассажиров на грубость работников базового аэро-

ДОСРОЧНО!

КОЛЛЕКТИВ Уктусского подразделения, соревнуясь за достойную встречу дня выборов в Верховный Совет СССР, досрочно завершил план налета тонна-километров за первый квартал. Сейчас личный состав трудится в счет второго квартала.

порта и периферийных аэродромов. Это, конечно, не популяризирует наш воздушный транспорт. Мы должны не оставлять без внимания ни одного случая нарушения дисциплины. Только объявив непримиримую войну нерадивым работникам, мы сможем успешно бороться за выполнение производственного плана.

Бывают у нас и такие случаи, когда отдельные работники пытаются уговорить членов экипажа о посадке в их самолет пассажиров более положенной нормы. Это грубейшее нарушение инструкции и согласно Указу Верховного Совета в этих случаях должны быть осуждены как провинившиеся члены экипажа, так и работники, которые допустили перегруз.

Бывают в подразделении и случаи срыва вылетов самолетов по расписанию по вине наших заправщиков. Основная часть работников этой службы относится к своим обязанностям с большим старанием, добросовестно. Однако есть и такие, к сожалению, как товарищ Каргапольцев, который частенько подводит своих товарищей.

Все указанные недостатки вполне искоренимы. Надо только, чтобы личный состав был всегда принципиально непримирим ко всякого рода нарушениям. Только тогда мы сможем успешно справиться с производственным планом и выполнить главные заповеди Аэрофлота — безопасность и регулярность полетов.

А. ЧЕРНЯВСКИЙ,
командир
Курганского
подразделения.

Стучит звонкая капель, извещающая о приближающейся весне. Она напоминает о себе каждой мелочью: сползает снег, температура выше нуля и зимние метели все чаще сменяются весенними дождями.

Для авиаработников весна знаменует особый период в работе, период переходный и сложный, когда требуется напряжение сил от всего личного состава. В прошлые годы авиаработники Урала неплохо подготовились к навигации и успешно проводили ее. Весенне-летняя навигация 1962 года будет особенно напряженной — значительно возрастет объем авиационных перевозок и налет часов авиации спецприменения. Увеличение объема работы в подразделении накладывает особую ответственность на личный состав. Необходимо вовремя провести тренировку

летного состава, принять зачеты от инженерно-технического состава и специалистов других служб. В некоторых подразделениях уже идет подготовка материальной части и оборудования к работе в летних ус-

ловиях, особенно важно качественно и своевременно подготовить самолеты.

В Свердловском аэропорту составлен обширный план подготовки к весенне-летней навигации, однако он реализуется пока что слабо. А весна и лето не за горами. Скоро, очень скоро будет возрастать интенсивность полетов и неподготовленность к навигации скажется. В аэропорту далеко не урегулирован вопрос с помещением для приема багажа от пассажиров. Из рук вон

Они трудятся рядом с нами



Владимира Григорьевича Багаева знают в аэропорту как знающего специалиста. Работая радиооператором, он по праву считается мастером своего дела, пользуется среди товарищей заслуженным авторитетом.

«ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО МЕСТНИЧЕСТВУ»

ПОД ТАКИМ заголовком в начале мая 1961 года в газете была напечатана моя заметка. В ней говорилось, что Свердловский аэропорт является воздушными воротами Урала, а не только Свердловска, и что даже в апреле жители Перми, Челябинска, Тюмени и других близлежащих областных городов не должны лишаться услуг Аэрофлота. Я предлагал, чтобы агентства этих городов в апреле продавали билеты для вылета из Свердловска, применяя при этом систему бронирования мест на самолеты.

Начальник службы перевозок Уральского управления ГВФ Е. М. Слущкий, будучи в это время в Перми, одобрил идею заметки, но заметил, что об этом надо было поднимать вопрос раньше. И вот нынче история повторяется, поэтому я был вынужден снова написать в газету.

Через Свердловск по зимнему расписанию 1962 года проходит более десятка транзитных рейсов реактивных и турбовинтовых самолетов и много рейсов поршневых самолетов. Не секрет, что не все рейсы уходят из Свердловска с полной загрузкой, но начальник городского агентства в Свердловске Е. М. Ципин опасается, что у него «отобьют» доходы и на этой почве собирается чинить нам препятствия в деле продажи билетов для вылета из Свердловска. По-моему, это прямое проявление местничества.

Надо бороться не только за «свой» план, но и учитывать интересы управления, Аэрофлота в целом.

Наше агентство на протяжении вот уже почти года продает авиабилеты для вылета из Свердловска, и в этом есть большая необходимость: ежедневного рейса Пермь — Свердловск нет, к тому же в прошлом году свыше ста дней по причине плохих метеословесий аэропорт не действовал.

Многим пассажирам мы были вынуждены отказывать в продаже авиабилетов, так как работники Свердловского гор-агентства проявляли местничество, желая, чтобы пермяки приезжали к ним в агентство и ждали, когда им забронируют место. А ведь в день вылета мест на самолет могло и не быть. Это, естественно, создавало ряд неудобств.

Пора кончать с местничеством в нашем управлении, пора понять суть и значение системы бронирования. Я считаю, что в апреле, в период распутицы, мы должны всячески пропагандировать предварительную продажу авиабилетов для вылета самолетов из Свердловска и Ижевска, который в апреле не закрывается.

М. ГРОЙСБЕРГ,
начальник Пермского
городского агентства
Аэрофлота.

В ДЕНЬ ВЫБОРОВ

Оживленно было 18 марта на агитпунктах, расположенных на территории поселков авиаработников — в Свердловске, Челябинске, Тюмени, Салехарде и других городов. Авиаторы Урала пришли сюда, чтобы отдать свой голос за достойных избранных народа — кандидатов в Верховный Совет СССР.

ИДЕТ ГОРЯЧАЯ ПОРА

линий, проверке готовности наземного оборудования к эксплуатации в летние месяцы.

плохо идет ремонт гор-агентства Аэрофлота в Свердловске. Сроки давно прошли, а дел непочатый край. Спрашивается, куда смотрят начальник базы аэродромного обеспечения тов. Матышин, начальник строительного-монтажного управления № 8 ГВФ тов. Бондарчук и другие руководители, ответственные за своевременное проведение ремонта гор-агентства?

Большие работы предстоят по приведению в порядок аэропортов местных воздушных

Командный и партийно-политический состав подразделения сейчас должен сосредоточить все внимание на подготовке к весенне-летней навигации и мобилизовать авиаработников на самоотверженный труд. Успех летней навигации полностью зависит от того, как мы сейчас к ней подготовимся. А провести ее на должном уровне — наш долг. К этому призывают нас задачи, поставленные перед Аэрофлотом в Программе КПСС, принятой на XXII съезде КПСС.

ИНЖЕНЕР-АГИТАТОР

Нередко можно слышать, что агитационно-пропагандистскую работу должны вести коммунисты и комсомольцы. Общественность такого утверждения не подлежит сомнению.

В связи с этим мне хотелось бы рассказать об одном поучительном примере. В службе радиолокации и радионавигации аппарата Уральского управления ГВФ работает старшим инженером Петр Максимович Приходько. Что можно сказать о нем как специалисте? Это грамотный инженер, в совершенстве овладевший средствами связи, которые имеются в подразделении: он свободно печатает на телетайпе, является хорошим телеграфистом, знает радиооборудование самолетов. Бывая в подразделениях, он оказывает квалифицированную помощь работникам службы связи, которые видят в нем грамотного инженера и своего старшего товарища по службе, готового всегда прийти на помощь делом и словом. Кстати, Петр Максимович не только грамотный инженер-связист — он всесторонне развитый человек. Его интересы разносторонни — вопросы литературы и искусства, международных отношений, проблемы дальнейшего развития науки и техники, особенно таких отраслей, как кибернетика, электроника, атомная физика. Выезжая в подразделения, Приходько часто выступает перед личным составом с лекциями о достижениях отечественной науки и техники.

...Партбюро и местком аппарата управления обсуждали вопрос, кому поручить проведение агитационной работы среди избирателей в период выборной кампании. В числе других была названа фамилия беспартийного П. М. Приходько. Ему поручили вести агитационную работу среди избирателей дома № 21 по улице Трактористов в Свердловске. В этом доме проживают инженерно-технические работники Уральского геологического управления. И нечего греха таить — не хотелось ударить, что говорится, в

По Аэрофлоту
К УСЛУГАМ
ПАССАЖИРОВ

На днях в Горьковском агентстве воздушных сообщений аэропорта впервые начался прием заказов на билеты по телефону.

По желанию горожан агентство организует также доставку билетов на дом. Таким образом, можно заранее и без хлопот приобрести билеты на все авиарейсы союзных и местных линий.

К услугам горьковчан работает выездной пункт агентства на железнодорожном вокзале. Готовится открытие такого же пункта в Сермовском районе.

«Горьковский рабочий».

Вдвоем
на самолете Ил-14

В это утро в Ташауз повел Ил-14 командир корабля комсомолец Анатолий Петров. В экипаже — два человека, два пилота: командир Петров и второй пилот комсомолец Николай Толмачев. Два человека вместо пяти вели самолет.

Полеты вдвоем на самолете Ил-14 в воздушном транспорте страны начались с 1961 года. Их пионерами и зачинателями являются авиаторы Ашхабадского аэропорта.

Экипаж Анатолия Петрова — единственный среди комсомольско-молодежных в Союзе, летающий на самолете Ил-14 в сокращенном составе. В 1961 году он дал экономии в 10 тысяч рублей.

«Комсомолец Туркестана».

грязь лицом. Вот поэтому и решили поручить агитационную работу П. М. Приходько. Человечек грамотный, эрудированный — справится.

Горячо взялся за дело Петр Максимович — познакомился с избирателями, посоветовался с ними, что бы они хотели послушать во время бесед и лекций. И как-то само собой получилось, что с первых же слов нашел он с ними, как говорится, общий язык. А интересы у избирателей оказались самые разнообразные — один увлекается проблемами космических полетов, другой интересуется вопросами техники будущего, третьего привлекает тема новейших достижений советской медицины. На большинство тем Петр Максимович подготовил интересные беседы и с успехом выступил перед избирателями, а что касается вопросов медицины — он не мог, конечно, квалифицированно рассказать. Тогда он привлек к работе с избирателями свою жену, врача по образованию. И эта беседа прошла успешно.

На протяжении двух месяцев предвыборной кампании не было такой недели, чтобы Петр Максимович Приходько не побывал у своих избирателей, с которыми он крепко сдружился. Его приход всегда ожидали — подготавливали лучшую комнату, извещали всех жильцов дома. Допоздна затягивались интересные беседы, а после них коллективно оставались смотреть телевизионные передачи.

18 марта 1962 года избиратели, проживающие в доме № 21 по улице Трактористов, все, как один, явились одними из первых на избирательный участок и отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных. Они благодарили своего агитатора, сумевшего интересно построить свою работу.

Петр Максимович решил и после окончания выборной кампании не порывать связей с избирателями, не прекращать агитационно-массовую работу. Это можно только приветствовать. Тем более, что агитатор Петр Максимович Приходько у своих избирателей — желанный гость.

В. АЛЕКСЕЕВ,
инструктор политотдела.

«Гражданская
авиация» № 2

Февральский номер журнала «Гражданская авиация» открывается фотокорреспонденцией «Москва — Мирный — Москва» — о перелете самолетов Ан-10 и Ил-18 из Москвы в Антарктику и обратно. Этим перелетом положено начало действию воздушного моста из Европы в Антарктиду.

О развитии гражданской авиации в наше время рассказывается в статье Б. Куминова и С. Кособреова «Воздушные дороги двадцатого столетия». На страницах журнала выступил заместитель председателя Совета Министров Таджикской ССР тов. Мирзаянц. В своей статье «Хлопкоробов верные друзья» он рассказывает о той неоценимой помощи, которую оказывает авиация спецприменения колхозам и совхозам Таджикистана в деле выращивания богатых урожаев «белого золота».

Под рубрикой «В коллективах коммунистического труда» напечатана заметка главного инженера ремонтного подразделения В. Мочалова «Двигатели на конвейере» — о передовых методах сборки авиадвигателей. В порядке беседы с читателями в февральском номере опубликована статья начальника планово-экономического отдела ГУ ГВФ тов. Парсегова «Планирование — к требованиям производства», где дается ответ на ряд вопросов в деле планирования работы авиатранспорта нашей страны.

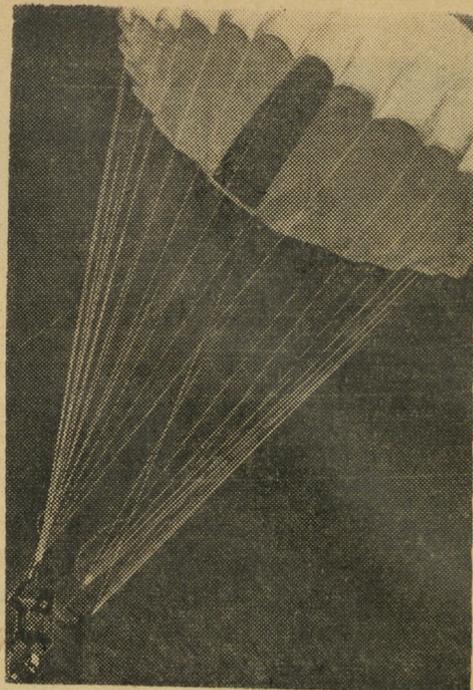
С большим интересом прочтут читатели опубликованные в журнале материалы о подвигах советских авиаторов в годы Великой Отечественной войны: «Отважный партизан», «Традиции ветеранов», «Правда фронтовых дней». О дальнейшем усовершенствовании самолетов Ту-104А и Ил-18И рассказывается в заметках «Ту-104... на 100 мест» и «Дальность полета — 6500». Журнал продолжает публикацию глав из повести П. Смурова «Если любишь меня».

Кроме этого, читатели смогут прочесть в журнале многие другие интересные статьи, заметки, корреспонденции.

СОРЕВНОВАНИЯ
СМЕЛЫХ

В Челябинске проходят традиционные межобластные соревнования по парашютному спорту. На этот раз они посвящены выборам в Верховный Совет СССР.

В первом упражнении — на точность приземления с высоты 1000 метров — лучшие результаты показали свердловчане. Спортсмен инженер-энергетик П. В. Садилов приземлился, как принято выражаться у парашютистов, в «О» — то есть в самый центр креста, выложенный в кругу приземления.



После того, как выступил
«Авиатор Урала»

«ТЕТЯ НИНА ЗА АМБРАЗУРОЙ»

Так назывался фельетон, опубликованный в нашей газете 3 марта 1962 года. Как сообщил в редакцию директор столовой Пермского аэропорта тов. Овсепян, факты, указанные в письме, подтвердились. Фельетон обсуждался на общем собрании работников столовой, которые единогласно приняли решение устранить имеющиеся недостатки в работе столовой, повысить культуру обслуживания посетителей, а также повысить качество приготавливаемых блюд. Работники столовой взяли обязательство не иметь в 1962 году ни одной жалобы на качество приготавливаемых блюд.

Вместе с тем, тов. Овсепян сообщил редакции об антисанитарных условиях, в которых приходится трудиться работникам кухни. Несмотря на то, что за три года товарооборот в столовой возрос в пять раз, здесь нет самых элементарных бытовых удобств: водопровода, канализации и даже туалета. Работники столовой вынуждены вручную выносить грязную воду. Здесь нет подсобных цехов, а сама кухня занимает площадь всего в 41 кв. м.

Плита, на которой ежедневно готовится несколько тысяч блюд, по своему размеру меньше пис-

менного стола. Отопливается она дровами, которые работники кухни вынуждены носить за 50 метров. В помещении все время душно, так как на всю кухню имеется только один вентилятор, да и тот установлен неправильно.

С большими трудностями приходится сталкиваться нашим работникам из-за отсутствия горячей воды. Единственный титан, который имеется здесь, явно не удовлетворяет работников кухни.

Причем, от этого же титана снабжаются горячей водой не только столовая, но и аэровокзал, штаб аэропорта. К посудной мойке горячая вода доставляется вручную, ведрами. Не удивительно поэтому, что пока посудница несет от титана воду, она успевает остыть. А отсюда и плохое качество обработки грязной посуды.

В крайне стесненных условиях работает наш бухгалтер. Учет и отчетность ведутся прямо в гардеробной, где раздеваются все посетители.

Об этом тревожном положении мы неоднократно писали в Пермский областной трест ресторанов. Однако мер до сих пор никаких не принято. Мы надеемся, что руководители Уральского территориального управления ГВФ помогут нам в этом вопросе с тем, чтобы мы могли обслуживать пассажиров и работников Пермского аэропорта так, как этого требуют правила советской торговли.

«На скользкой дорожке»

Так называлась стихотворная заметка-фельетон, опубликованная 14 февраля в газете «Авиатор Урала». В ней указывалась фамилия пилота Челябинского подразделения В. Н. Фролова, отчисленного из учебно-тренировочного подразделения за употребление спиртных напитков.

Как сообщил редакции заместитель командира по политической части подразделения Б. А. Нахин, за допущенные нарушения пилот тов. Фролов осужден товарищеским судом; ему вынесен выговор с опубликованием в печати. Проступок Фролова был также обсужден и комсомольской организацией.

Редактор В. РУСИН.

НС29013. Заказ № 3406.

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

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

МЕХАНИЗМЫ ДОЛЖНЫ ЖИТЬ

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время коллектив Курганского подразделения, борясь за высокое звание коллектива коммунистического труда, сделал немало для выполнения производственного плана. В этом есть доля и работников отдела перевозок. Судите сами: только объем пассажирских перевозок увеличился в 1961 году по сравнению с 1960 годом более чем на 45 процентов.

Успешно начал коллектив работников отдела и новый, 1962 год. В течение января и февраля мы перевезли пассажиров по местным воздушным линиям на 35 процентов больше, чем было предусмотрено планом.

Отлично справляются со своими обязанностями работники, борющиеся за звание ударника коммунистического труда. Среди них диспетчер З. И. Пинегина, дежурные отдела перевозок Н. И. Толкосова, И. Л. Брянская, Н. А. Усова, кассир У. Е. Кий, А. Д. Олейник. К сожалению, есть у нас и свои трудности.

Так, например, много нареканий вызывает отсутствие нормально работающего автопогрузчика. Разгрузка и погрузка самолетов производится с помощью обычной грузовой бор-

товой машины. Это увеличивает время работ и заставляет работать грузчиков с большой физической нагрузкой. Особенно это характерно при обслуживании самолетов Ил-14 и Ил-12.

Имеющийся старый автопогрузчик, как мы уже говорили, все время барахлит, а его гидросистема не обеспечивает полной безопасности работы.

Мертвым грузом стоит в аэропорту новая электрокара. Причина — отсутствие выжимателя необходимой мощности для ее зарядки. В то же время мы имеем возможность обменять электрокару на мотороллер, который в наших условиях, бесспорно, более удобен и рентабелен. Много раз обращались мы по этому вопросу в Уральское территориальное управление ГВФ, но там не соглашаются на такой обмен.

Работники отдела перевозок Курганского аэропорта надеются, что командование управления обеспечит аэропорт необходимым минимумом перронной механизации.

Н. СМЕРНОВ,
начальник отдела перевозок
Курганского аэропорта.

Из истории авиации

История нашей авиации коротка — в этом году ей исполнится всего лишь семьдесят лет. Но за 44 года советской власти она сделала гигантский скачок вперед. Вот цифры.

1907 год. Наибольшая высота полета — 12 м; дальность — 770 м; скорость — 53 км/час.

1961 год. Абсолютный мировой рекорд высоты полета Г. К. Мосолова на самолете Е-66 равен 34.714 м. На самолете Е-166 летчик-испытатель А. В. Федотов достиг скорости 2.370 км/час.

Ту-104 расстояние более чем в 8000 км — между Европой и Америкой — преодолевает примерно за 10 часов.

Для полета на планету Венера скорость космических кораблей должна быть не менее 11,5 км/сек., на Меркурий — не менее 13,5 км/сек., на Юпитер — 14,2 км/сек.

Большие перспективы открываются перед сверхзвуковой гражданской авиацией со скоростью полета до 3000—3500 км/час.