

ПЕРВОМАЮ — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 30 (1144).
СРЕДА,
25 АПРЕЛЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Каждому полету — отличную подготовку

В СЕМ известно, что одной из главных задач, стоящих перед Гражданским воздушным флотом, является обеспечение безопасности и регулярности полетов. Для ее успешного решения исключительное значение имеет тщательная подготовка каждого полета.

Успешность выполнения летного задания зависит в первую очередь от того, насколько глубоко и добросовестно летчик изучал эти задания, насколько точно он уяснил себе, что требуется лично от него.

С полным сознанием ответственности летчик должен готовиться к каждому рейсу, независимо от степени его трудности. К каждому полету надо готовиться самым серьезным образом. На розыгрыши полетов он должен приходить всегда с твердыми знаниями. Должен всегда точно выполнять требования уставов, наставлений, инструкций. Надо заметить, что у нас имеются летчики, которые считают себя знатоками своего дела, правда, они имеют богатый опыт, немалый стаж работы. Однако они забывают о том, что как бы хорошо ни был подготовлен летчик, какой бы налет он не имел — он обязан к каждому полету относиться творчески, с сознанием ответственности за выполнение своего долга. Ведь каждое летное задание отличается от другого.

Пример хорошей подготовки к полету показал экипаж корабля Ил-18, где командиром В. Д. Лобанов, при выполнении рейса Москва—Свердловск 22 марта 1962 года. Обстановка была сложной: экипаж вынужден был зафлюгировать два внутренних двигателя. Метеоусловия аэропорта Кольцово были близки к минимуму № 1,

а запасной аэродром по метеоусловиям был также закрыт. Экипаж благополучно приземлился в аэропорту Кольцово.

Практика показывает, что некоторые экипажи все еще не соблюдают элементарных условий обеспечения безопасности полетов, не знают некоторые зоны и полеты в них, схемы прорывания облачности по аэропортам минимум своего аэродрома. Часто расчет плана вылета производится без использования крейсерских графиков, бортовой план полета ведется небрежно. Бывает и так, что экипаж является с опозданием на предполетную подготовку, даже без командира корабля, или невнимательно изучает метеоусловия предстоящего полета.

Все это говорит о том, что в некоторых экипажах еще не ликвидирована разболтанность, им еще не привито чувство личной ответственности за порученное дело.

Наступает летняя навигация, полеты станут более интенсивными. Большую роль в обеспечении безопасности полетов играют наземные службы, способствующие обеспечению безопасности каждого совершаемого полета.

Высокая дисциплина, организованность, точное выполнение уставов, наставлений, постоянная требовательность командира, организующего полеты, повседневное воспитание у авиаторов чувства личной ответственности за каждый полет, вот условия, являющиеся залогом успешного решения тех задач, которые партия и правительство ставят перед Гражданским воздушным флотом.

В. ЗАМЯТИН,
пилот-инспектор
УрТУ ГВФ.

Главное — безопасность движения

ПЕРЕД коллективом службы движения Челябинского аэропорта в летний период, когда условия работы будут очень сложными, стоит ответственная задача — обеспечить полную безопасность полетов на земле и в воздухе.

Диспетчерский состав, руководители полетов в большинстве своем добиваются выполнения взятых на себя обязательств. Подтверждением является то, что большинство членов коллектива являются ударниками коммунистического труда. Четырем сменам службы движения присвоено звание смены коммунистического труда.

Большим деловым авторитетом пользуются среди коллектива руководитель полетов В. С. Добрых, диспетчер КДП Д. А. Помелов, диспетчер расширенного района И. А. Соловьев, диспетчер СКП П. В. Морозов, стартер В. Ф. Ларкин и многие другие.

Коллектив подготовился к весенне-летней навигации. Но нельзя думать, что у нас все хорошо,

что у нас нет недостатков в работе. На днях комиссия УрТУ проверяла подготовку службы движения к весенне-летней навигации. Имеются серьезные недостатки в работе нашего коллектива.

В этом году имелось два нарушения в руководстве движением в зоне АДП. В феврале с. г. диспетчер СКП тов. Лошаков в ночное время допустил сближение двух самолетов на третьем развороте на одной высоте. Диспетчер АДП В. В. Аладьев и диспетчер СКП М. Сухарев не ответили на элементарные вопросы по центровке самолетов и минимуме погоды аэропорта инспектору УрТУ тов. Замятину. Эти товарищи были отстранены от работы до сдачи зачетов на МКК управления.

Это говорит о том, что руководители полетов, ст. диспетчер, да и я, как начальник службы, мало спрашивали на инструктаже, на разборах, не задавали конкретных вопросов диспетчерам из наставлений и инструкций по производству полетов.

Плохо у нас с обеспечением ре-

Верная заветам В. И. Ленина, наша партия видит смысл всей своей деятельности в том, чтобы претворить в жизнь его великие идеи — построение коммунистического общества, обеспечение прочного и справедливого мира, полное удовлетворение всех материальных и духовных потребностей народа.

Н. С. Хрущев.

НАШИ БУДНИ

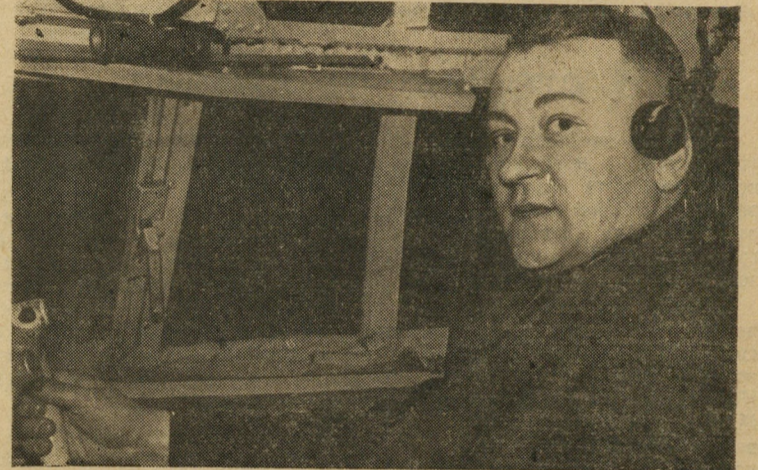
Много различных дел у наших комсомольцев, много планов. Молодые руки нужны везде. В настоящее время комитет комсомола организует молодежь в поход за отличное обслуживание пассажиров. Уже организован штаб «За отличное обслуживание пассажиров».

В течение 20 дней будут проведены 2 рейда по смотру культуры обслуживания пассажиров. Мы организуем инициативную группу по механизации погрузочно-разгрузочных работ в отделе перевозок. В аэровокзале с помощью обкома ВЛКСМ планируем в мае установить стенды, показывающие развитие области и Аэрофлота в семилетке.

Параллельно с этим займемся посадкой деревьев вокруг стадиона. В наших планах намечена радиофикация авиагородка.

Член комитета ВЛКСМ командир корабля Ли-2 Э. М. Шиблев показывает хорошие результаты в производстве, является постоянным участником эстрадного оркестра. Член комитета Н. Лузин, несмотря на большой перерыв в тренировках, показал себя испытанным спортсменом-футболистом. Отлично трудятся и активно участвуют в общественных делах авиатехник А. Чернышев, радиооператор Н. Коронина, синоптик Д. Деляниди и другие молодые авиаработники.

И. КОВАЛЕНКО,
секретарь комитета
ВЛКСМ Челябинского
подразделения.



Заслуженным авторитетом в авиатранспортном подразделении пользуется второй пилот Ил-18 Александр Петрович Харитонов. Постоянно совершенствуя свое летное мастерство, А. П. Харитонов высоко несет звание коммуниста, обучая молодых пилотов.

На снимке: второй пилот Ил-18 А. П. Харитонов.

Она встречалась с В. И. Лениным

ВЛАДИМИР Ильич Ленин... Это имя бесконечно дорого каждому из нас. Это имя живет в сердцах миллионов и миллионов людей. В субботу в клубе Уктусского аэропорта собрались те, кому хотелось снова и снова почтить память великого учителя и вождя.

С воспоминаниями о В. И. Ленине выступила член КПСС с 1916 года Екатерина Игнатьевна Кочкина, участница IX съезда партии и III съезда комсомола, где выступал Владимир Ильич.

1920 год... Год интервенции и гражданской войны. Год разрухи и голода. В этой тяжелой обстановке открывается IX съезд партии. На нем с докладом выступает Ленин. Он говорит об электрификации страны и плане ГОЭЛРО.

— Мы, молодежь, — вспоминает Екатерина Игнатьевна, — с большим вниманием слушали Владимира Ильича и давали себе слово всё делать так, как это требовали интересы партии и народа. Необходимо было восстанавливать народное хозяйство.

Далее Е. И. Кочкина вспоминает о том, как во время перерыва Владимир Ильич подошел к уральской делегации и начал расспрашивать о делах и жизни уральцев.

— И невозможно было что-то скрыть, сказать неправду, ибо Владимир Ильич смотрел на нас с таким участием, вниманием и любовью, — говорит Екатерина Игнатьевна. — И еще мне посчастливилось видеть и слышать Ильича на III съезде комсомола, — продолжала Е. И. Кочкина — ...Зал был переполнен. Сказали, что Владимир Ильич немного задержится. Все с нетерпением ожидали его, и вот он появился в распахнутом осеннем пальто с узким бархатным воротником, в кепке. Что тут было? Невозможно рассказать. Гром авиаций, крики «Ура».

Ленин подошел к краю сцены. Довольно долго не давали Ильичу начать речь — пели «Интернационал». Вместе со всеми пел и Владимир Ильич.

Но вот он вынул из жилетного кармана часы, поднял их над головой и многозначительно указал пальцем на циферблат: «Время, дескать, идет, а время дорого». Это было ясно без слов. Наступила тишина. И все услышали голос Ленина, зазвучавший спокойно, легко.

В. И. Ленин говорил об основных задачах Союза коммунистической молодежи. Они были выражены одним словом — «учиться». Все удивились. Многие не верили. Ленин почувствовал недоумение, растерянность и, повысив голос, сказал: «Задача состоит в том, чтобы учиться».

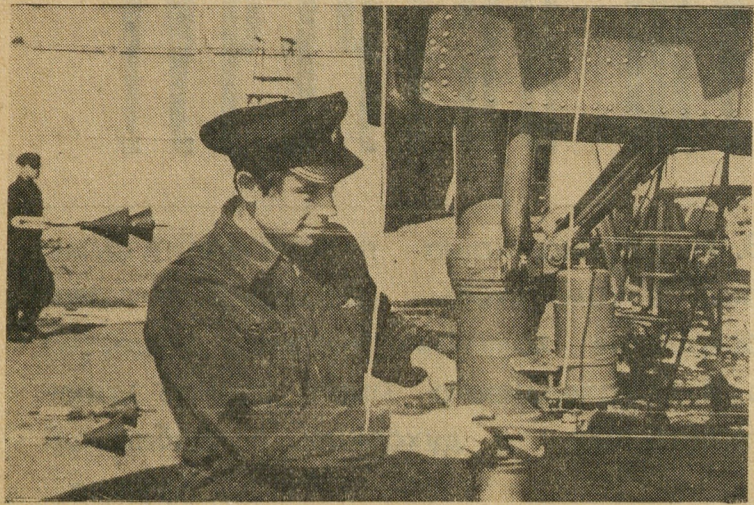
О том, чтобы вырастить кадры квалифицированных строителей нового общества, о том, чтобы научить всю молодежь и весь народ работать культурно, организованно, добиваясь высокой производительности труда, — обо всем этом говорил в 1920 году на III съезде комсомола Ленин, конкретно указывая возможности претворения мечты в действительность.

Екатерина Игнатьевна рассказала о том, каким обаятельным человеком был Ильич. В нем сочетались скромность и простота, любовь к детям, внимательность к товарищам и, вместе с тем, суровость и непримиримость к врагам народа.

С большим вниманием слушали присутствующие простую, душевную беседу — воспоминания о В. И. Ленине. Екатерина Игнатьевна ответила на многочисленные вопросы слушателей.

В заключение вечера демонстрировался кинофильм «В начале века».

А. СЕРЕБРЯКОВА,
зав. библиотекой Уктусского аэропорта.



Отлично трудится в ЛЭРМ Свердловского аэропорта авиатехник Дмитрий Федорович Науменко. Среди товарищей по работе он пользуется авторитетом, как знающий свое дело специалист.
Фото Е. Липовича.

В стороне от правил

Несколько дней назад комиссия управления, проверяя готовность аэропорта Магнитогорск к работе в весенне-летний период, отметила ряд недостатков по грузовому складу отдела перевозок.

Казалось бы, что проще. Выполнил честно и добросовестно свои должностные обязанности, тогда и работа пойдет хорошо. Но кладовщица грузового склада М. С. Максименко придерживается другого принципа: что не сделано сегодня, обязательно делать и завтра. Вот почему на грузовом складе груз по направлениям не обозначен, хотя таблички с надписями направлений имеются.

Маркировка принятого к отправке груза не произведена. Груз лежит в складе незамаркированный. Маркировку М. С. Максименко ведет в нарушение всех правил, не сразу при приеме груза от клиента, а перед его отправкой. Записи сделаны небрежно, карандашом, когда положено писать черной краской, четко и ясно.

Порядка в складировании груза нет. Партии груза, принятого от клиентов для отправки, лежат вперемежку с грузом, прибывшим в аэропорт для предприятий города, хотя для этого груза имеется другое отделение склада.

В оформлении документов также беспорядок. Грузовые квитанции сразу по журналу не учитываются, а копятся за несколько дней. Хранение их не упорядочено. Лежат они на столе кладовщика в полнейшем беспорядке. Куда проще сделать небольшой ящик с ячейками внутри, где указать направления. А затем квитанции, вложенные по отдельным

папкам, разложить по ячейкам, согласно направлений: Свердловск, Челябинск и т. д.

Нужно сказать, что этим элементарным вещам по работе с грузом в складе кладовщиков отделов перевозок учили на сборах в учебном подразделении. Очевидно, М. С. Максименко учение не идет в помощь работе по специальности, если она допускает такие нарушения.

Нет у ней должной заботы и о грузчиках. Трап открытой эстакады неисправен и требует ремонта. Таль для подъема тяжелых грузов при погрузочно-разгрузочных работах не установлена. Это усложняет работу грузчиков, требует излишней физической силы и увеличивает время погрузки и разгрузки. Перевозки опасных грузов аэропорт производит, а отдельного помещения для их временного хранения нет.

Все это говорит о том, что начальник горгазета тов. Кашпуровский, в подчинении которого находится грузовой склад отдела перевозок аэропорта, ослабил контроль за работой кладовщика М. С. Максименко, понизил требовательность к подчиненным.

Сейчас нужно немедленно приступить к устранению отмеченных комиссией недостатков по отделу перевозок, обратив особое внимание на работу грузового склада. Следует также проверить знание должностной инструкции кладовщика и правил перевозки грузов у кладовщицы М. С. Максименко. Нельзя допускать человека к работе, если он нетвердо знает свои обязанности.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
ст. инспектор
отдела перевозок
УрГУ ГВФ.

Солдат читает

«Правду»

Солдат склонился над газетой —
Над разворотом двух полос.
С одной — ударил ливень света,
С другой — пахнуло дымом гроз.

Миры схлестнулись в поединке,
Поставив судьбы на весы...

Солдат, он знает без запинки,
Чьи пересчитаны часы.

Где правда — там всегда победа,
Неоспоримо — на века!..

И вспомнил воин снимок деда
С «Окопной правдой» в руках...

Путей великих продолженье
Идет, как ток, через сердца.

Высокой правде той служенье —
Нет выше долга для бойца!

Е. ЛИПОВИЧ.

Сбор стеной печати

Стенгазета рассказывает

5 мая 1962 года наш народ широко отметит День печати и 50-летие газеты «Правда». Готовятся к этому и редколлегии стеной газет подразделений Уральского управления. Мы остановимся на одной из них — стеной газете Челябинского подразделения.

Четвертый номер стеной газеты Челябинского подразделения «Старт» посвящен вопросам подготовки к весенне-летней навигации. Большинство материалов номера отражают деятельность служб в этот ответственный период.

Представитель летного коллектива Б. Грубий выступает в газете с заметкой «За качественную подготовку к весне», где он оценивает качество подготовки летного состава к навигации. О недостатках в работе коллектива ИАС пишет инженер Кравченко. «С опережением графика» — так назвал свою заметку радиотехник Хазановский. В ней он рассказывает об успехах связистов Челябинского аэропорта, которые очень много сделали для быстрого ввода в строй новой сложной аппаратуры.

Делаем коллектива самолетов Як-12, который носит высокое звание коммунистического, посвя-

щает свое выступление в газете В. Гаврилов. Этот коллектив в предстоящей весенне-летней навигации должен будет развернуть свою деятельность на важном участке — авиационно-химических работах. Уже сейчас авиаторы этого коллектива готовятся к первым вылетам на подкормку зерновых культур, на лесопатрульные работы.

О нуждах коллектива ИАС общается в газете инженер В. Черненко. Подробный отчет о результатах проверки автобазы Челябинского аэропорта написан М. Майоровой.

Нет слов, стеной газета оформлена хорошо и насыщена содержательным материалом, но есть одно «но». Нужно, чтобы каждая газета имела широкий рабкорский актив. Нередко получается так, что из номера в номер попадают материалы одних и тех же лиц. Это говорит о том, что у газеты очень узок круг общественных корреспондентов. Это же самое можно сказать и о газете Челябинского подразделения «Старт».

Хочется надеяться, что редколлегия этой стеной газеты будет, наконец, активно участвовать в выпуске каждого номера, способствуя росту авторитета нашей стеной печати.

Л. ЕФИМОВ.

По Аэрофлоту

Победили стихию

Всю ночь над Каспием неистовствовала непогода. К утру шторм усилился. Морские добытчики нефти знали: в такую погоду смену не жди, суда в море не выйдут. Значит, придется работать еще день, а может два, пока шторм не утихнет.

Вскоре, сохраняя определенный интервал во времени, подошли две винтокрылых машины. Взав на борт нефтяников, вертолеты поднялись в воздух, держа курс к Нефтяным Камням. Целый день работали экипажи вертолетов Ми-4 Ф. Богуна, И. Григоряна, В. Калужного.

Погода продолжала «хмуриться», но «воздушный конвейер» работал безостановочно. К вечеру около 500 нефтяников, — почти вдвое больше обычного, — были переброшены по воздуху: одни к

Уставшему или пожилому человеку присесть негде. Коридор проходной и для стула нет места...

Да, не таким представляется себе встречу с Аэрофлотом пассажир. В его представлении авиация, а значит и городское агентство, — это современные и красивые здания, приветливые люди и гостеприимство. А тут темный «закуток» и больше ничего.

Известно, что за оформление помещения горгазета отвечает его начальник тов. Кашпуровский, а чтобы разместить городское агентство в приличном и просторном городском здании, — это прямое дело городского Совета.

Не верится, что председатель горисполкома не был в городском агентстве Аэрофлота и не видел, в каком непригодном помещении оно сейчас размещено. Где же здесь культура в обслуживании трудящихся города?

Мог оказать в этом большую помощь и директор металлургического комбината тов. Воронов... Но пока ни от города, ни от комбината помощи нет. Неужели в таком городе, как Магнитогорск, не найдется лучшего помещения для размещения городского агентства?

М. АЛЕКСАНДРОВ.



МЯЧ В ИГРЕ

С каждым днем все теплее пригревает весеннее солнышко. Не за горами спортивное лето — пора спортивных состязаний и матчей.

В этом году, как известно, будет проведена очередная легкоатлетическая спартакиада Аэрофлота. Поэтому в некоторых подразделениях Уральского управления спортсмены приступили уже к тренировкам.

Активно готовятся к летнему спортивному сезону в Свердловском аэропорту. Недавно молодежь аэропорта провела воскресник по уборке своего стадиона. Более 70 молодых авиарботников привели в порядок стадион; засыпали беговую дорожку, сделали разметку волейбольной и баскетбольной площадок.

Работали дружно. Плохо только, что среди них не было комсомольцев авиатранспортного подразделения. Случай, конечно, возмутительный. Он говорит о неорганизованности и несерьезном отношении комсомольцев подразделения к стадиону, на котором они, кстати говоря, тренируются и выступают в соревнованиях.

Позже, в два часа дня, на поле стадиона вышли участники товарищеского матча. В начале игры шла с переменным успехом. Однако в дальнейшем сказался опыт футболистов аэропорта, вторых призеров в розыгрыше кубка Аэрофлота. Нападающие команды все чаще прорывались к воротам противника. В итоге футболисты аэропорта одержали заслуженную победу.

С. ФРОЛОВ.

месту работы, другие — на Большую Землю, домой.

Промысловики сердечно благодарили летчиков, победивших стихию.

Вертолет на ладони

Несмотря на свои крохотные размеры, этот вертолет имеет 1398 деталей. Его изготовил и собрал московский инженер Д. А. Хандрос. Материалом послужили самшит, бамбук, красное дерево. Машина собрана из клея, на деревянных штывах.

Другая работа инженера — миниатюрная модель самоходного шасси «ДОСШ-16» с навесной косилкой. Она состоит из 1477 деталей. В модели действуют рулевое управление, цепь галля, муфта сцепления и даже ножевой аппарат косилки.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС19518 Заказ № 3855

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

ВИДАВШИИ виды самолет Ли-2 поднялся солнечным утром с Быковского аэродрома и лег на курс к Рязани. Так началось наше путешествие, именуемое в полетном задании «ледовой разведкой бассейна Оки».

Под крыльями проплывали покрытые снегом леса, зеленеющие массивы озимых хлебов, вешние разливы сменялись еще скованными ледовой коркой реками. Вся эта пестрая картина, хорошо обозреваемая с небольшой высоты, подробно заносилась в блокноты и журналы наблюдений, которые вели пассажиры самолета.

Старший инженер-гидролог А. Розова часто заходила в кабину летчиков и справлялась у штурмана о точном местонахождении самолета. В ее записях отмечались заторы льдин, состояние снежного покрова, оценивались запасы влаги.

— Все это нужно знать гидроэнергетикам

Самолет ведет разведку

Большой Волги, — пояснила она, — от точности наших прогнозов зависит бесперебойная работа турбин каскада волжских ГЭС. Ведь из бассейна Оки поступает добрая половина волжских вод! Мне есть чем порадовать наших энергетиков: минувшая зима была снежной, значит и Волга получит больше воды, чем в прошлом году!

В соседнем кресле сидел человек в форменном кителе речника — командир-наставник управления канала имени Москвы Ю. Корнилов.

— Ледоход уже сейчас идет «на высоком уровне», — шутит он. — А в лесах еще много не растаявшего снега. Для речников это очень хорошо! После открытия навигации сразу пустим суда и караваны со срочными грузами.

— Какие грузы? — Прежде всего ми-

неральные удобрения и горючее для сельскохозяйственных машин. В этом году будем доставлять их по малым рекам в самые глубинные районы, до колхозных и совхозных пристаней. Используем небольшие суда, водометные катера. Такие суда пройдут повсюду, но, раз уровень воды высокий, каждое примет больше груза.

Забота о будущем урожае привела в этот самолет и молодого агрометеоролога Анатолия Сурму. Он изучал поля, рассматривался лодками. В полете он подготовил текст телеграммы: «Озимые зеленеют на всем поле. Снег сошел не полностью, виднеются большие проталины. Ожидается еще пополнение почвенной влаги от тающих снегов».

— Через несколько часов после нашей по-

садки, — сказал он, — это сообщение поступит в территориальные колхозно-совхозные управления.

Мы возвращались в Быково под серой шапкой низких облаков. — Вы о них говорили в начале полета? — спросил я начальника Московского бюро погоды Бахтина.

— Нет, циклон с дождями, который идет к нам из Западной Европы, еще впереди, — ответил он. — Я тоже не напрасно присоединился к вам. Теперь понятно, почему, несмотря на солнечные дни, температура стоит невысокая, вокруг Москвы еще много снега, он отражает солнечные лучи, воздух по-настоящему не прогревается. Но до тепла уже недалеко...

В наступивших сумерках командир корабля Александр Коршунов мягко посадил машину в Быковском аэропорту.

В. БЕЛИКОВ.