



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

## Успеха вам, активисты газет!

Коллегия ГУ ГВФ и Политическое управление ГВФ горячо поздравляют работников и рабкоров многотиражных газет, активистов стенной печати, всех авиаработников с Днем печати и 50-летием ленинской «Правды».

Печать в нашей стране стала неотъемлемой частью духовной жизни народа. Работники и активисты советской печати являются верными помощниками, подручными нашей партии, активными бойцами за ее великое дело.

Многотиражные и стенные газеты ГВФ делают большое и нужное дело, мобилизуют авиаработников на успешное выполнение задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством перед ГВФ по дальнейшему развитию воздушного транспорта.

Желаем работникам и активистам печати ГВФ больших творческих успехов. Каждая газета должна быть пропагандистом передового производственного опыта, способствовать развитию движения за коммунистический труд, вести борьбу за безопасность, регулярность и экономичность полетов, высокую культуру обслуживания пассажиров, быть другом и советчиком авиаработников, повседневно воспитывать их в коммунистическом духе. Работники и активисты печати ГВФ всегда и во всем должны держать равнение на «Правду», учиться у нее умножать славные традиции нашей партийной печати.

КОЛЛЕГИЯ ГУ ГВФ.  
ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГВФ.

## Зеркало наших будней

Стенгазета — это зеркало всей многогранной работы подразделения. Выпуск каждого номера газеты — важное и ответственное дело.

Не секрет, что те номера стенных газет, которые имеют свежий, злободневный материал и любовно оформлены художником, — всегда привлекают внимание и стенгазета смотрится с большим интересом.

Для того чтобы такой номер газеты вышел в свет, редколлегии нужно иметь рабкоровский актив, который всегда даст к очередному номеру свежий материал на производственную тему, заметки о передовиках производства, критические статьи об отдельных недостатках.

Из многолетнего опыта работы с газетой и ежегодных семинаров редакторов стенгазет и рабкоров, проводимых при Управлении ГВФ, оформилась и стала употребляться одна из приемлемых форм стенной газеты — выпуск номера стенной газеты на отдельном листе бумаги размером в один, максимум полтора размера ватманского листа.

Каждая заметка должна быть содержательной и небольшой по размеру. Короткие заметки лучше читаются. Хорошо, если каждая заметка, кроме красочно оформленного заголовка, имеет рисунок или заставку по теме содержания заметки.

Колонки между собой желательно отделять сантиметровой полоской, которая может быть оставлена белой или проведена цветной чертой. В середине листа шириной в две колонки отводится место для художественной вставки, это очень оживляет газету.

Выпускаемая стенгазета нумеруется своим порядковым номером. Номер и дату выпуска лучше писать в правом верхнем углу газеты.

Если газета будет выходить регулярно и с хорошим содержанием статей, то такую газету читатели будут ждать и с удовольствием читать.

А. МЕЗЕНЦЕВ,  
рабкор газеты  
«Авиатор Урала».

## В ДНИ ПРАЗДНИКА

Тысячи свердловчан вышли 1 Мая на празднично украшенные улицы города. Нынешний Первомай — первый после исторического XXII съезда КПСС, и поэтому по-особенному красочным было в это утро убранство колонн, по-особенному весело и задорно звучали песни и марши в рядах демонстрантов.

Вместе с трудящимися города на праздник трудящихся вышли авиаработники Свердловска. В канун праздника они добились неплохих показателей, выполнив производственный план первого квартала по всем основным показателям.

Многочисленными были демонстрации и в других крупнейших городах Урала: Челябинске, Перми, Магнитогорске, Тюмени. Вместе с трудящимися этих городов красочные транспаранты и зна-



мена несли работники Гражданского воздушного флота.

Накануне Первомай в подразделениях Уральского управления состоялись торжественные вечера. Перед авиаработниками и членами их семей демонстрировали

«... Нам нужна газета не только для того, чтобы помогать нашей рабочей борьбе, но для того, чтобы дать образец и светоч всему народу».

В. И. ЛЕНИН.

## Флагману советской печати

Ярко вспыхнув от «Искры», «Правды» первый сигнал вывел

в путь коммунистов, что Ильич указал. И от залпа «Авроры» — Их почетен маршрут! — На заводах — рабкоров, в дальних селах — селькоров. В бой за правду встают. И уже полстолетия закаленной в труде, — Выше правды

на свете. Не отыщешь нигде. Новой славой венчать ей Новых богатырей... Флагман нашей печати Виден в сотнях морей. Биография партии Встала

с этих полос — «Правды» свет вывел партию До Вселенной, до звезд!

## Совещаются рабселькоровы

На днях в Свердловском Дворце металлургов состоялся съезд рабселькоров области. Среди собравшихся — новаторы производства, активисты стенной печати, партийные, советские и профсоюзные работники.

С докладом «XXII съезд КПСС и задачи печати» перед собравшимися выступил секретарь Свердловского обкома партии М. А. Сергеев. Затем своим опытом работы поделились старейшие рабкоровы, те, кого в народе именуют верными подручными партии.

В работе съезда приняли участие активисты газеты «Авиатор Урала» и стенных газет нашего Уральского территориального управления ГВФ. Среди них — Павел Федорович Симулин, Павел Николаевич Гордиенко, Александр Сергеевич Мезенцев и другие.

Л. ВОРОБЬЕВ.



## К пятидесятилетию «Правды»

(КРАТКИЙ ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ)

К 50-летию «Правды» выпускается ряд интересных книг, раскрывающих роль В. И. Ленина как идейного руководителя газеты, а также освещающих деятельность «Правды» в годы самодержавия и в период подготовки и проведения Великого Октября.

Находясь в эмиграции, Владимир Ильич вел оживленную переписку с редакцией «Правды», направляя ее политическую деятельность. Письма Ленина в редакцию «Правды» впервые собраны вместе в книге: В. И. Ленин «Правда». Статьи и документы (М., Госполитиздат, 1962). Они посвящены вопросам содержания и идейной направленности пролетарской газеты, языка и стиля партийной печати.

Деятельность «Правды» в период подготовки и проведения Великой Октябрьской социалистической революции обстоятельно изложена в книге «Заславский Б. Е., Астрахан Х. М. и Сазонов И. С. «Правда» 1917 года» (М., Госполитиздат, 1962).

Яркие рассказы первых правдивых включены в сборник «Страницы славной истории». Воспоминания о «Правде» 1912—1917 гг. (М., Госполитиздат, 1962). В нем даны воспоминания

видных деятелей партии и большевистских публицистов: М. И. Калинина, Н. К. Крупской, М. С. Ольминского, М. А. Савельева, а также большой группы рабочих корреспондентов.

Следуя ленинским заветам, Коммунистическая партия проявляет огромное внимание к советской печати. ЦК КПСС в своем приветствии первому съезду журналистов, происшедшему в 1959 году, отметил, что в нашей стране печать — неотъемлемая часть духовной жизни народа, а советская журналистика — важнейшая область партийной и общественной деятельности.

Товарищ Н. С. Хрущев в выступлении на приеме советских журналистов в Кремле 14 ноября 1959 года, опубликованном под заголовком «Советская печать должна быть самой сильной и самой боевой» (М., Госполитиздат, 1959), назвал советских журналистов настоящими подручными Коммунистической партии и призвал их упорно трудиться, чтобы еще выше поднять действенность советской печати во всей идеологической работе партии.

А. СЕРЕБРЯКОВА.

# Обеспечим безопасность полетов

С партийно-хозяйственного актива Уральского территориального управления ГВФ

## Организованность и дисциплина — залог успешной работы

(Из выступления начальника УрТУ ГВФ тов. Р. И. БАРАБОХИНА)

Партия и правительство всегда уделяли и уделяют большое внимание развитию Гражданского воздушного флота. За последние годы ГВФ пополнился новой первоклассной техникой, повысилась регулярность, безопасность полетов и недалеко то время, когда воздушный флот займет ведущее место в перевозке пассажиров и грузов.

Вместе с тем, в работе ГВФ есть серьезные недостатки, в значительной степени относящиеся и к подразделениям Уральского территориального управления ГВФ.

Вот некоторые примеры, характеризующие работу в наших подразделениях в первом квартале нынешнего года.

В вертолетном подразделении в феврале совершено летное происшествие вертолета Ми-1 под управлением пилота Данилочкина. Этот случай ничем нельзя объяснить, кроме как полнейшим отсутствием элементарного порядка и организованности в руководстве полетами, а также неудовлетворительным подбором и расстановкой кадров.

В 1961 году и в первом квартале 1962 года авиатранспортное и Челябинское подразделения работали безаварийно. Коллективы этих подразделений нашли в себе силы и возможности проработать этот период без тяжелых летных происшествий, хотя, справедливости ради, следует отметить, что общее количество предпосылок к летным происшествиям здесь еще велико.

Так, при проверке Челябинского подразделения комиссия управления вскрыла серьезные недостатки в подготовке к весенне-летней навигации и обеспечению безопасности полетов. В этом подразделении вопросам совершенствования летного мастерства уделяется крайне недостаточное внимание со стороны командиров летных коллективов, их заместителей, а также командиров звеньев.

Командно-летный состав, имеющий минимум погоды в течение длительного времени не отработан и не проверен в

естественных условиях, соответствующих присвоенному им минимуму погоды.

Подготовка Челябинского подразделения к авиационным работам проведена неорганизованно. В результате не хватает подготовленных экипажей, пилотов. Так, пилот Гнездилов, рекомендованный общественностью и прошедший теоретический курс подготовки к авиационным работам, вместо прохождения тренировки к данному виду работ, был почему-то направлен в УТП для тренировки по программе переучивания на самолете Ан-2.

Не лучше обстоит дело и в инженерно-авиационной службе этого подразделения. В ходе подготовки ИАС к работе в весенне-летний период имел место ряд существенных недостатков. Планом подготовки не предусмотрена проверка готовности к техническому обслуживанию СМП в весенне-летний период на посадочных площадках и аэродромах МВЛ.

В марте 1961 года произошла поломка самолета Як-12 под управлением пилота Уктусского подразделения Рыбина. Поломка самолета произошла из-за недисциплинированности пилота, посадившего самолет без выложенного старта и поперек полосы.

Командир Уктусского подразделения Н. И. Волков и его заместитель по политчасти Л. Н. Зимин знали, что Рыбин и ранее проявлял недисциплинированность, однако они не сделали из этого для себя выводов и не отстранили Рыбина от полетов.

До сих пор у нас имеются большие недостатки в организации летной работы. 7 июля 1961 года произошла поломка вертолета Ми-1 под управлением пилота Пермского подразделения Дитятева. Как выяснилось, пилот Дитятев летной тренировки к геологическим работам не проходил, но был допущен к

выполнению полетов по обслуживанию геологической экспедиции.

В подразделениях управления имеют место случаи нарушения требований «Инструкции по организации и руководству движением самолетов на воздушных трассах СССР и МВЛ ГВФ». Так, например, в феврале 1962 года диспетчер АДП Челябинского подразделения тов. Жуликов выпустил в Кольцово самолет Ли-2 без согласия на прием аэропорта посадки, где были сложные метеоусловия, не соответствующие минимуму команды корабля. В результате самолет был возвращен в Челябинск.

Чтобы не повторять всех перечисленных ошибок впредь, авиарботники управления должны направить все свои усилия на устранение недостатков.

В подразделениях управления необходимо составить план мероприятий по повышению безопасности полетов, во всех подразделениях необходимо провести партийные, комсомольские и общие собрания, на которых должны быть обсуждены вопросы укрепления дисциплины и организованности в работе.

## Контроль — в центр внимания

(Из выступления командира Тюменской авиагруппы тов. ЛУЖЕЦКОГО)

На сегодняшнем активе особо подчеркивается важность вопроса о регулярности и безопасности полетов. Нужно признать, что мы не справились с этой важной задачей.

Командованием авиагруппы была проведена большая работа по устранению этих грубых нарушений. На сегодня у нас находятся на точках 16 вертолетов. Эта разбросанность и явилась одной из причин ослабления контроля за летным составом.

Нашему командному составу нужно так рассредоточить силы, чтобы весь личный состав постоянно находился под контролем. Следует периодически подменять личный состав, работающий на точках.

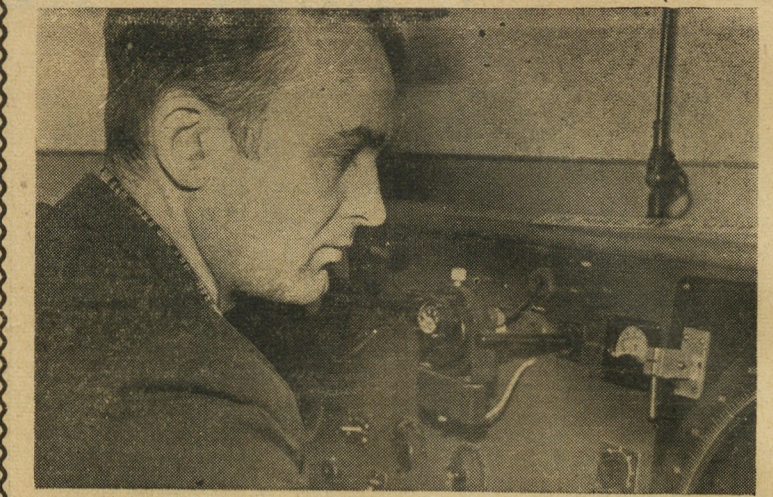
В Тюменской авиагруппе необходимо иметь инспектора по безопасности полетов. Командиры подразделений занимаются работой по безопасности полетов пока еще слабо.

## Порядок начинается с дисциплины

(Из выступления командира учебного подразделения тов. ПРОКОПЧУКА)

Подготовка высококвалифицированных работников Гражданского воздушного флота — важная отрасль нашей деятельности. Партия тратит большие средства на обучение летного состава. Однако следует признать, что ряд лиц летного состава командиры подразделений направляют в УТО без соответствующей подготовки.

Зачастую в учебное подразделение присылаются недисциплинированные пилоты. Нужно без промедления решить этот вопрос. Мы должны уделить ему максимум внимания. Обратимся к фактам. К нам прибыл на подготовку



Свыше десяти лет трудится в коллективе ИАС Челябинского подразделения техник по приборам Николай Иванович Огиенко. Это человек пылкой мысли, неутомимых поисков.

В маленьком кабинете, где он работает, размещено много сложных приборов и механизмов. Многие из них усовершенствованы и изготовлены им самим. Так, им смонтирован и изготовлен стенд для проверки бензиномеров, изготовлен электрощиток в аккумуляторной станции для зарядки и разрядки аккумуляторов. Им же предложено и изготовлен стенд для проверки автоматов автопилота АП-45.

Недавно Н. И. Огиенко присвоено почетное звание ударника коммунистического труда. Это высокое звание он оправдывает своей успешной работой.

На снимке: техник по приборам Н. И. ОГИЕНКО.

Фото Л. Ефимова.

## Выше уровень руководства

(Из выступления начальника политотдела УрТУ ГВФ П. А. АНДРЕЕВА)

Командно-руководящий состав, партийные работники управления проводят много мероприятий по мобилизации личного состава на выполнение производственного плана, повышению качества летной работы, по освоению эксплуатации новой авиационной техники.

Мы должны признать, что уровень проводимой организаторской и воспитательной работы не отвечает требованиям, которые предъявляют партия и правительство к Гражданскому воздушному флоту.

В значительной части подразделений спал огонек в работе командно-руководящего состава. В результате этого понизилось качество летной работы в подразделениях управления. Особенно этот упрек следует отнести к руководству Тюменского, Пермского и Уктусского подразделений, личный состав которых допускал по своей вине летные происшествия.

Командование управления, политический отдел недостаточно глубоко анализируют состояние работы командиров подразделений, заместителей по политчасти, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций по обеспечению безопасности полетов и укреплению дисциплины среди личного состава. Этот серьезный пробел нам следует немедленно ликвидировать.

## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА — НАШИ МАЯКИ

Командование Уральского территориального управления ГВФ, политотдел и терком профсоюза авиарботников, рассмотрев представленные подразделениями материалы о передовиках производства, решили:

**ЗАНЕСТИ В КНИГУ ПОЧЕТА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ:**

**КОЧУРОВА В. М.** — слесаря ремонтного предприятия;

**ПОЛТАВСКОГО В. Т.** — командира самолета Ан-2;

**ПЛЕХАНОВА Л. Ф.** — бригадира сборщиков ремонтного предприятия;

**ПАВИНА Ф. Ф.** — авиатехника-бригадира ЛЭРМ Кольцовского аэропорта;

**ШИПИЦИНУ А. П.** — дежурную службу перевозок Кольцовского аэропорта;

**ЮРЬЕВА И. В.** — старшего диспетчера службы движения Кольцовского аэропорта.

**ЗАНЕСТИ НА ДОСКУ ПОЧЕТА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ:**

**КРИВОЛАПОВУ В. Н.** — старшего диспетчера службы движения Ханты-Мансийского аэропорта;

**КОШЕЛЕНКО А. А.** — бортмеханика-инструктора авиатранспортного подразделения;

**КОНСТАНТИНОВУ Р. П.** — бригадира маляров ремпредприятия;

**КАПЛЕНКО И. Е.** — диспетчера службы перевозок Кольцовского аэропорта;

**ПАНТЕЛЕЕВУ А. А.** — радиооператора Курганского подразделения;

**САВИЧЕВА В. А.** — командира летного коллектива Уктусского подразделения;

**СВИНТЕЦКОГО Н. П.** — руководителя полетов аэропорта Кольцова;

**СЫСКОВА Л. Н.** — авиатехника-бригадира ЛЭРМ Кольцовского аэропорта;

**ТЕПЛЕНКО Л. П.** — начальника моторного цеха ремпредприятия;

**ЧИРКОВА Н. А.** — техника-бригадира Уктусского подразделения.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт Уктус.  
Телефон: Д2-05-21, доб. 1-96.

НС 26663. Заказ № 3780.

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

## Не забывать о качестве работы

(Из выступления командира Челябинского подразделения тов. АНДРИЕВСКОГО)

Вопрос о безопасности полетов находится постоянно в центре нашей деятельности. Мы проводим большую работу, направленную на повышение безопасности и регулярности воздушного движения. Два года мы работаем без летных происшествий.

Однако стоит признать, что разборы полетов у нас проходят неудовлетворительно. Об этом говорили представители Уральского

управления, которые инспектировали наше подразделение.

Нередко у нас в погоне за производительностью упускаются важные вопросы качества полетов. Поэтому зачастую мы нарушаем правила загрузки, центровки самолетов.

Несколько слов о капитальном строительстве. Этот вопрос является до сих пор нерешенным. В этом году мы должны выполнить работы по капитальному строительству на 3 миллиона рублей. Ясно, что предстоит выполнить большой объем работ. В этом нам необходима помощь со стороны Уральского управления.

Думаю, что при общих усилиях личного состава подразделения мы обеспечим высокую безопасность полетов и в этом году.

Будут кем ребята эти? — Их большой мечты задор  
Окрылил, умчал в ракете  
На космический простор...

Фотоэтиюд А. КОВАЛЕНКО, штурмана Уктусского подразделения.

