

Наш летный коллектив в основном состоит из молодежи. Выпускники авиационных летных училищ, приходя в подразделение, как правило, летают на самолетах Як-12. На них получают «боевое крещение» в условиях самостоятельных производственных полетов, приобретают мастерство самолетовождения, умение оценить создавшуюся в воздухе обстановку и быстро принять правильное решение.

Крепнут Крылья Молодых

Вот почему учебно-воспитательная работа в нашем летном коллективе приобретает исключительное значение, особенно в переходный период, при подготовке к летней или зимней навигациям.

Значительная работа проведена в летном коллективе во время подготовки к зимней навигации в нынешнем году. Важную роль здесь сыграла летно-техническая конференция, на которой пилоты и другие авиаспециалисты выступили с докладами: «Особенности эксплуатации самолета Як-12 в зимний период», «Особенности выполнения полетов по санзаданиям в осенне-зимний период», «Действия пилота при встрече погоды ниже минимума», «Полет по приборам» и другими. Интересные доклады подготовили пилоты тт. Плешаков, Латыпов, Насыров. Они на своем опыте и опыте товарищей рассказали о том, как нужно эксплуатировать материальную часть и выполнять полеты в осенне-зимний период. Чувствуется, что конференция принесла большую пользу пилотам, помогла разобраться в некоторых неясных вопросах.

Особое внимание уделяется мною и штурманом коллектива предполетной подготовке пилотов. С одним приходится заниматься больше, а с другим — меньше. Во время предполетной подготовки с некоторыми летчиками проводится «розыгрыш» полета, во время которого выясняется, как будет вести себя пилот в данной местности, в определенной метеобстановке...

На послеполетных разборах производится анализ летного дня, отмечается хорошая работа, объясняются причины неудач того или иного пилота.

Систематическая работа над повышением знаний, приобретение опыта при практических

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 94 (916). СУББОТА, 12 ДЕКАБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

производственных полетах, контроль за предполетной подготовкой и анализ летного дня — все это способствует улучшению техники пилотирования нашей молодежи, повышению в классе. За последнее время повышены в классе пилоты А. И. Плешаков и Е. В. Нижник. Недавно принят в партию пилот П. Д. Вихрев. Инженер летного коллектива П. И. Шульгин принят кандидатом в члены КПСС.

Члены нашего летного коллектива сознают, что вместе с некоторыми успехами в деле повышения качества полетов и досрочного выполнения планов первого года семилетки у нас еще немало нерешенных вопросов, которые в известной степени тормозят работу коллектива, мешают нам добиваться еще более высоких показателей в труде. Наш долг — изжить имеющиеся недостатки, неуклонно проводя борьбу за повышение безопасности полетов.

М. БАЗОВКИН,
командир летного коллектива.

Это новшество найдет широкое применение в гидропортах Тюменской авиагруппы в период весенне-летней навигации.

Фоторассказ о трудовых буднях

Недавно в служебной части Салехардского аэровокзала появилась новая витрина. На ней — фотографии лучших людей подразделения, благодаря самоотверженному труду которых обеспечиваются регулярность и безопасность полетов на северных трассах. На фотографиях отражена деятельность всех служб подразделения.

Фотовитрину подготовил второй пилот самолета Ан-2 Д. В. Палин.

БОЛЬШЕ ДЕЛА, МЕНЬШЕ СЛОВ!

Что касается рекламы, то по всему городу развешено шесть-семь небольших, невыразительных щитов, призывающих население пользоваться услугами Аэрофлота. А ведь можно (было бы желание!) изготовить небольшие рекламы, вывесить их в автобусах, почаще передавать рекламу по радио, телевидению.

Долгое время в Тюменском аэропорту отсутствовало справочное бюро. Недавно получено разрешение открыть справочное бюро, и даны две штатные единицы. Однако это не решает вопроса обеспечения четкой работы отдела перевозок аэропорта. Имеется острая необходимость в двух диспетчерах (есть только один), чтобы оперативно руководить работой хотя бы в две смены. В зале ожидания не хватает мебели, а имеющаяся находится в весьма неприглядном состоянии. Печальную картину пред-

„Рыбаков унесло В МОРЕ“

9 ноября рано утром в аэропорт Салехард поступила тревожная радиограмма: «На отдаленном рыбачьем участке Япстик-Сале унесло в море рыбаков, срочно шлите вертолет для спасения людей!»

Долго рассуждать было некогда — речь шла о спасении жизни. Команда следовала за командой:

— Срочно подготовить вертолет! Экипажу немедленно подготовиться к вылету! Заготовьте прогноз погоды для вертолета Ми-4 по маршруту Салехард — Мыс Каменный, вылет в 8-00!

...В 8-00 с аэродрома Салехард поднялся вертолет, взял курс на север, и вскоре скрылся в мглстой дымке. Его вел опытный экипаж в составе командира Ивана Тихоновича Хохлова, второго пилота Василия Михеева и бортмеханика Геннадия Алексеевича Шарова.

Через четыре часа полета вертолет произвел посадку в Мысу Каменном. Дозаправив полностью баки бензином, сразу же отправились на розыски. На борт был взят бригадир рыбаков. Вот что он рассказал:

— Несколько дней подряд стояла удивительно теплая погода, около нуля градусов. Вдруг с вечера с земли подул сильный ветер. Рыбаки в это время опускали сети в лунки под лед. Большая льдина дала трещину и медленно стала отходить. Опасность была замечена поздно. Только несколько рыбакам, которые были близко к краю, удалось спастись. Остальных семь человек, трех женщин и четырех мужчин, унесло в море. У них нет продуктов. Ветер потом стал сильным — настоящей бурей. Их льдину может разломать на куски, и они погибнут. Шибко хорошие рыбаки. Нужно

быстрее их спасти — молящей

просьбой закончил он свой рассказ.

— А как вы думаете, в каком направлении нам их искать?

— Ветер все время дул отсюда, — рукой бригадир показал на северо-запад. И вот уже вертолет в воздухе над морем. Компас показывает 50 градусов. Проклятая низкая облачность мешает подняться выше, сильно ухудшает видимость. Как неприятно, когда вместо земли под тобой вода, бесконечная вода, а земля осталась далеко позади. Но все четверо жили одной мыслью и напряженно всматривались в даль, в однообразные бегущие одна за другой с белыми гребешками волны. Шли часы, но, кроме волн, ничего не было видно. Светлого времени оставалось только на обратный путь, пора было возвращаться.

На другой день, чуть свет, вертолет уже был над морем и опять четыре пары глаз с напряженным вниманием всматривались в морскую даль. Шли долгие минуты, за ними часы, а поиски не приносили успеха.

— Товарищ командир! Пора возвращаться, бензин на исходе, — доложил бортмеханик.

— Да, нужно возвращаться, — согласился Хохлов. — Но пройдем еще немного с курсом 30 градусов. Может быть... — Он не договорил. Подавшись всем корпусом вперед, с заметным волнением произнес: — Смотрите, вон впереди что-то виднеется.

Вскоре в этом убедились все, «что-то» приближалось и увеличивалось.

— Льдина! Большой льдина, — радостно воскликнул бригадир.

Но радость исчезла так же быстро, как и появилась. На большой льдине не было никаких признаков жизни. Еще тяжелей стало на сердце.

Заправив полные баки, экипаж без отдыха и обеда вновь отправился на поиски. Время шло. Вертолет избороздил огромные просторы, а результата... никакого!

В кабине тишина, если не брать во внимание привичное, равномерное гудение мотора. Все сосредоточены. День угасал. Каждый понимал, что через несколько минут нужно возвращаться. Возвращаться ни с чем. Но где-то в глубине все же теплилась надежда. Неожиданно для всех второй пилот радостно крикнул:

— Справа льдина, чум и собаки!

— Они! Наши люди! — захлебываясь, в волнении выкрикивал бригадир. — Скорей посадка!

Вертолет, слегка касаясь льдины, остался висеть в воздухе. Из чума показались люди и тут же опять скрылись в его глубине. Туда пошел бригадир. Вскоре он вернулся.

— Почему один. А где люди?

— Люди там, — начал он, вол-

для облегчения погрузочно-разгрузочных работ, но руководство порта до сих пор не может дать указание, чтобы подключили к крану электроэнергию.

Естественно, что из-за такой «организации» перевозок пассажиров и грузовой клиентура высказывают в адрес работников аэропорта много нареканий. Но удивительное равнодушие проявляют к деятельности отдела перевозок руководители аэропорта и Тюменской авиагруппы, видимо, считая этот отдел второстепенным участком в общем деле.

Давно пора покончить с красноречивыми разговорами о необходимости повышения культуры обслуживания пассажиров и перейти от слов к делу. Непрерывно повышать культуру обслуживания пассажиров, увеличивая объем перевозок, вот что требуют от авиарботников партия и правительство, советский народ. Долг авиарботников Тюменского аэропорта делом ответить на это.

В. ЯКОВЛЕВ.

ную и еще больше искажая слова. — Там три женщины. Они первый раз видят это машина и шибко испугалась. Без свой мужик летать никак не хочет. А те тут близко, это одна семья: отец, мать, два сына, дочь, сноха и зять.

Поставив отметку на карте, экипаж вылетел по указанному направлению и минут через пять обнаружил небольшую льдину с четырьмя рыбаками.

В противоположность первым они очень обрадовались появлению вертолета и быстро взобрались в кабину. Светлое время кончилось, и экипаж взял курс на Мыс Каменный. Старик-отец очень просил забрать женщин, но летчики не могли выполнить его просьбу и объяснили ему, что вывезут их завтра утром, взяв с собой его. Членов экипажа интересовал вопрос, как рыбаки очутились на двух разных льдинах.

— Случилось это так, — на ломаном русском языке с трудом объяснил старик: — Мы пошли вынуть сеть из лунок, которые находились у края льдины. Нам надо было рыбы, нечего было кушать. Пока мы этим занимались, наша льдина неслышно отошла от большой. Видимо, была трещина. Когда заметили, было поздно. Мы находились в большой опасности и вы вовремя нас спасли!



Экипаж, руководимый И. Т. Хохловым, перед вылетом.

11 ноября, на третий день поисков, рано утром, еще было темно, а экипаж уже был на ногах. Все чувствовали себя хорошо.

Чуть рассвело — вертолет поднялся в воздух. Сравнительно легко и быстро экипаж отыскал женщину. Увидев отца, они очень обрадовались и окружили его, а через несколько минут начали вытаскивать различное рыбацкое снаряжение. Летчики помогли им погрузиться и вскоре уже летели обратно. Долго чернел на льдине одинокий покинутый чум. К вечеру экипаж перевез спасенных в Япстик-Сале.

Старик-отец, бригадир и все остальные рыбаки горячо благодарили экипаж за спасение. Остальные жители столпились у вертолета, и хотя невозможно было разобрать их речь, но по жестам, улыбкам было понятно, что они тоже благодарны хорошему людям, которые спасли жизнь их близким.

12 ноября экипаж вернулся на базу в Салехард. С чувством удовлетворения выполненного долга командир подразделения:

— Экипаж задание выполнил — рыбаки спасены!

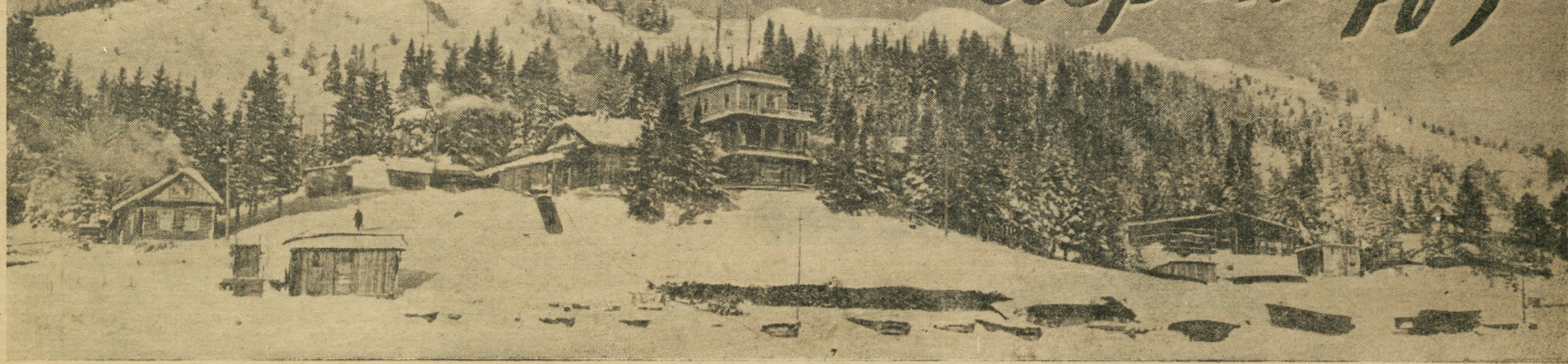
И. ШИРОКОВ, пилот.

Семинар актива стенгазет

В Тюменской авиагруппе проведен семинар редакторов и членов редколлегии стенных газет «Самолет», «В полет», «Ремонтник» и других, выпускающихся в рабочих коллективах авиагарнизона.

Участники семинара прослушали беседы об особенностях жанра корреспонденции и об оформлении стенгазет. Затем был сделан разбор выпускаемых стенных газет Тюменского авиагарнизона.

В Ханты-Мансийском аэропорту



Успешно трудятся, борясь за выполнение плана первого года семилетки, авиарботники Ханты-Мансийского аэропорта. Они проявляют творческую инициативу, постоянно ищут все новые пути улучшения производственной деятельности своего коллектива. Личный состав не жалеет сил и энергии, чтобы с честью выполнить взятые обязательства, обеспечивая полную безопасность и регулярность полетов. Ниже мы рассказываем о некоторых делах и людях этого подразделения.

Дирижер северных трасс



Многим пилотам, летающим по северным трассам Тюменской области, хорошо знаком ее волевой, уверенный голос, четко подающий команду в эфире. Несколько лет трудится диспетчером службы движения Ханты-Мансийского аэропорта Вера Никитична Криволапова, хорошо овладев сложной специальностью.

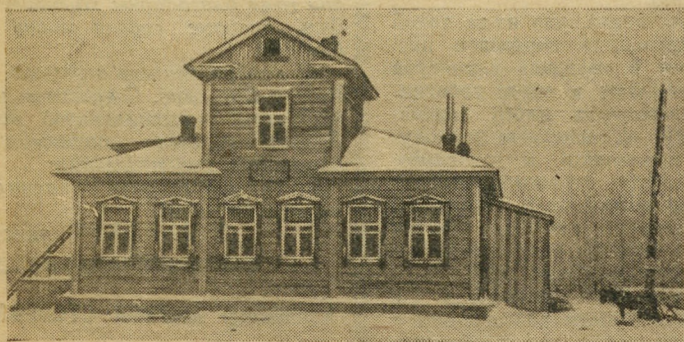
А руководить воздушным движением в суровых северных условиях нелегко. Нужен опыт и большие знания природных и климатических особенностей этого края, чтобы в любых, даже сложных условиях, помочь экипажам вести самолеты точно по заданному курсу и успешно произвести посадку в аэропорту назначения. Точными, четкими командами пилотам диспетчер В. Н. Криволапова всегда поможет, подскажет, как лучше

провести самолет по трассе и тем самым способствует обеспечению безопасности движения самолетов.

С каждым годом изменяются условия работы. Вера Никитична вспоминает, как всего несколько лет назад движение самолетов было редким. А теперь все изменилось. Ежедневно в Ханты-Мансийском аэропорту производят посадку десятки самолетов, в том числе такие тяжелые самолеты, как Ли-2 и Ил-12. От диспетчера требуется высокое мастерство, умение быстро оценить сложившуюся обстановку и дать четкое указание экипажу. И В. Н. Криволапова стремится не отставать от жизни, неустанно повышает свои знания, которые помогают ей добиваться новых успехов в работе.

На снимке: Вера Никитична Криволапова.

НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ



Раньше в Ханты-Мансийском аэропорту пассажирам приходилось сталкиваться с некоторыми неудобствами. На сухопутном аэродроме, расположенном на противоположном от здания порта берегу Оби, не было никакого помещения, где бы пассажиры могли ожидать вылета нужного рейса или, наоборот, отдохнуть после полета, прежде чем добираться в город. Теперь положение изменилось.

В нынешнем году в Ханты-Мансийском аэропорту построено новое здание аэровокзала. В нем зал ожидания пассажиров, комната матери и ребенка, буфет.

Радиооператор первого класса Василий Абрамович Кузнецов трудится в службе связи Ханты-Мансийского аэропорта. Более десяти лет назад пришел он в коллектив, не имея достаточного опыта для работы в сложных условиях Севера. Помогли трудолюбие и постоянное стремление пополнить свои профессиональные знания, позаимствовать у товарищей навыки в работе. Правда, в то время и характер работы был совсем иным. Аппаратуры, если сравнить с нынешней, почти никакой. И движение самолетов не то что теперь, когда по северным трассам летают многоместные пассажирские самолеты Ил-12 и Ли-2, не говоря уже об Ан-2.

Пришлось Василию Абрамовичу сесть за книжки, в свободное от работы время осваивать новую технику, которая со временем поступала в службу связи Ханты-Мансийского аэропорта. Теперь В. А. Кузнецов — высококвалифицированный радиооператор. Он работает на всех каналах, обеспечивая надежную и устойчивую связь с другими аэропортами.

Кончается рабочий день, но Василий Абрамович Кузнецов зачастую не сразу уходит домой. Товарищи по работе избрали его профоргом службы связи. И Василий Абрамович оправдывает их

доверие. Профсоюзная группа службы является лучшей в Ханты-Мансийском аэропорту.

На снимке: радиооператор Василий Абрамович КУЗНЕЦОВ. Фото В. Русина.



В ноябре в коллективе Ханты-Мансийского аэропорта был создан товарищеский суд. Авиарботники выбрали в него лучших людей порта Г. Н. Варгунова, Р. Н. Шестопалову, В. Н. Криволапову, В. Т. Кайгородова и А. В. Рыбина.

Этим людям доверили вершить товарищеское, рабочее правосудие, бороться с нарушителями трудовой дисциплины, норм советской морали. Председателем товарищеского суда был избран начальник радиопорта Геннадий Николаевич Варгунов, пользующийся в коллективе заслуженным уважением.

Все члены товарищеского суда хорошо сознавали, какая большая ответственность лежит на них в деле борьбы с нарушителями трудовой и общественной дисциплины, воспитания членов коллектива.

Недавно состоялось заседание товарищеского суда. Разбирали дело о недостойном поведении авианика Виктора Поспелова. Этот молодой авиарботник неправильно вел себя в быту — частенько выпивал, устраивал дебоши, грубил товарищам и старшим по работе. Неоднократно его предупреждали, обсуждали на собраниях, но результатов не было никаких. Видимо, нерешительно действовали.

А тут решили передать дело на

СОВЕСТЬ КОЛЛЕКТИВА

рассмотрение товарищеского суда. Заседание проходило бурно. На него пришли многие работники аэропорта. И каждый выступавший сурово осудил поведение Виктора Поспелова.

— Ты кладешь черное пятно на коллектив, позоришь честь авиарботника, — говорили товарищи.

Однако по его поведению было видно, что человек он не пропащий, что он может стать хорошим авиаспециалистом. И товарищеский суд решил: перевести Виктора Поспелова на месяц в мотористы. Работники порта поддержали это справедливое решение. Виктор Поспелов дал слово исправиться, искупить свою вину перед товарищами хорошей работой и примерным поведением в быту.

Прошло полмесяца после заседания товарищеского суда. В. Поспелов трудится хорошо, изменил свое отношение к товарищам по работе. Сказалась сила коллектива. Товарищи уверены, что Виктор Поспелов исправится, станет настоящим человеком.

Таков один из примеров в деятельности товарищеского суда коллектива Ханты-Мансийского аэро-

порта. Хочется верить, что товарищеский суд и впредь будет совестью коллектива, борцом против нарушителей дисциплины, помощником партийной организации в мобилизации авиарботников на досрочное выполнение государственных планов.

В. ПЕТРОВ



ВТОРОЕ МЕСТО

Недавно команда Ханты-Мансийского аэропорта (капитан команды пилот В. Ф. Окунев) участвовала в городских соревнованиях по стрелковому спорту. В упорной борьбе за призовое место авиарботники одержали победу над многими спортивными коллективами и заняли второе общекомандное место.

Команде стрелков аэропорта вручен диплом второй степени.

НА СВЕЖЕЙ ЛЫЖНЕ

Прекрасным окрестностям Ханты-Мансийска могут позавидовать лыжники любого уральского города. Здесь природой созданы условия и для прыжков с трамплина и для слаломистов. Однако до последнего времени в аэропорту не было лыжной секции. Сейчас она создана. Секцией руководит А. Плужников.

Проведены уже первые тренировки. Спортсмены готовятся к соревнованиям по лыжам за первенство города и ко второй традиционной зимней спартакиаде на первенство Уральской авиагруппы.

Оружие смеха бьет без промаха

Несколько дней назад работники Ханты-Мансийского аэропорта, входя в помещение аэровокзала, замечали в коридоре группы товарищей, которые весело рассматривали только что вывешенную новую витрину.

— Здорово пропесочили!
— Правильно подмечено. Молодцы! — раздавались голоса.

Одобрительно встретили работники аэропорта выпуск номера «Окна сатиры». Ведь разящее оружие смеха, едкой сатиры поможет вовремя замечать и бороться с недостатками, которые

еще встречаются в коллективе. Теперь берегись, разгильдяи, нарушители трудовой дисциплины и общественного порядка!

«Окно сатиры» выпускает редакция в составе пяти человек. Ответственный редактор — начальник отдела перевозок А. В. Рыбин.

Б. НИКОЛАЕВ.

НС46940

Заказ № 5861

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

Типография изд-ва «Уральский рабочий», г. Свердловск, ул. им. Ленина, 49.