

# Авиатор Урала

№ 44 (1158).  
СУББОТА,  
16 ИЮНЯ  
1962 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

## ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКЕ — ВЫСОКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

О НЕДОСТАТКАХ В ОРГАНИЗАЦИИ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ  
В НЕКОТОРЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ТАГ

**Б**ольшую работу проделал личный состав подразделения, которое возглавляет Г. В. Тарелкин, в период подготовки к весенне-летней навигации. Самолето-моторный парк был вовремя подготовлен к эксплуатации. Хорошо подготовились к лету летные коллективы, где командирами тт. Турлаков, Буднички, Базовкин, Мешков.

Однако, несмотря на большую работу, проведенную в этом подразделении, в работе этих подразделений имеются серьезные недостатки в организации и летной практике.

Как ни странно, в подразделении до сих пор нет строгого распорядка рабочего дня. Не удивительно поэтому, что и организация летной работы не находится на высоком уровне. Это видно на примере таких гидроаэропортов, как Тобольск, Ханты-Мансийск. Там не организована своевременная доставка летного, инженерно-технического и диспетчерского состава к месту работы.

Стоит ли говорить о высоком качестве предполетной подготовки летного состава, если летчики прибывают на аэродром лишь за 10—20 минут до вылета? Думается, что нет. В ряде случаев из-за отсутствия задания на полет пилоты сами выписывают задания, а диспетчеры службы АДС подписывают их, выполняя функции командира подразделения. Это относится к товарищам Холмоьеву, Семенову, Криволапову, Полуянову, Белову и др.

В день проверок у пилотов Суханова, Горбунова, Сорокина, Кузьменко, Лукина и других не были подготовлены полетные и пеленгационные карты.

Слабое внимание уделяется летным составом расчету центровочных данных — важному элементу предполетной подготовки. Центровочные данные рассчитываются до загрузки самолета, а иногда попросту берутся с потолка.

Как показала проверка, не умеют производить расчет центровки самолета, взлетную дистанцию и безопасную высоту полета летчики Суханов, Игрунков, Кулуев, Быструшкин, Ипатий, Симонов и ряд других. Все это в конечном счете сказывается на предполетной подготовке и качестве полетов.

Залогом успешной летной работы, как известно, являются высокая дисциплина и организованность личного состава. Эта формула должна стать законом для каждого авиарботника. Нарушения трудовой дисциплины особенно часто проявляются в этом подразделении. Имеют ме-

**Крепкая дисциплина, высокая организованность — залог полной безопасности полетов!**

сто случаи опоздания летного состава к вылету без уважительных причин. Подобные факты проявлялись у пилотов Быструшкина, Лебедева и других. Все это отражается на качестве предполетной подготовки, которая проводится в спешке.

Пилоты Дергалев и Суханов допускали случаи полета с превышением установленного полетного веса и допустимого заднего предела центровки. Причем, заданная высота полета по участкам маршрута не устанавливается в задании на полет. Эти нарушения говорят о том, что должного контроля за этими важными элементами летной практики в подразделении нет. Ни командира подразделения, ни командиров летных коллективов не интересуют эти вопросы. Не случайно поэтому, что некоторые летчики допускают грубые нарушения действующих наставлений и приказов. Обратимся к фактам.

20 мая с. г. пилот Елизарьев, не имея оформленного задания на полет, произвел шесть транзитных полетов с подбором акватории с воздуха. Причем, посадка на подобранные акватории производилась с прямой — без должного осмотра акваторий. Заданием на полет не предусматривались полеты из Сосьвинской культбазы в Березово и др. Не был составлен план полета в эти пункты. Полетная карта оказалась неоформленной. Аналогичные нарушения у Елизарьева были и раньше. Однако командование подразделения сочло возможным послать его на отдаленные точки. Пилот Елизарьев был направлен в Березово на выполнение лесопатрульных работ без положенной подготовки. Этот случай аналогичен тому, который привел пилота Недобезкина к летному происшествию.

В тот же день заместитель командира летного коллектива тов. Похлебаев после посадки на площадке у озера заруливал на спянку в непосредственной близости от препятствия. Руль поворота самолета оказался неповрежденным благодаря исключительной случайности — он был отклонен в противоположную сторону. Вызы-

## ОНИ ЗАВОЕВАЛИ ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ

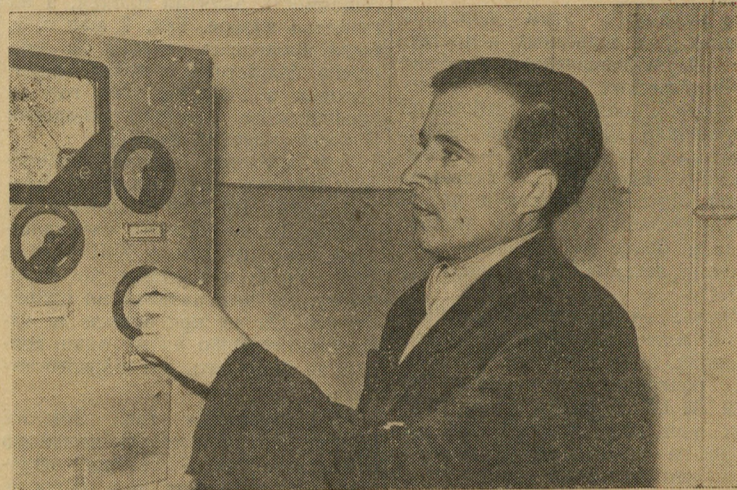
Недавно решением руководства Главного управления ГВФ и ЦК профсоюза авиарботников подразделению авиации спецприменения Азербайджанского территориального управления ГВФ, которым долгие годы командует Н. И. Кочаров, было присвоено почетное звание коллектива коммунистического труда.

Подразделение в течение ряда лет работает без летных происшествий, успешно выполняет государственный план авиаперевозок и авиационных работ в сельском хозяйстве и по отдельным показателям плана уже достигло уровня, запланированного на 1965 год. Коллектив подразделения четыре года был участником Выставки достижений народного хозяйства. Медалями выставки награждено сто пятьдесят работников подразделения. Политуправление ГВФ издало листовку

«Подразделение коммунистического труда», в которой рассказывается о делах и людях передового подразделения.

В конце мая нынешнего года на митинге, состоявшемся в огромном ангаре ремонтного предприятия начальник Главного управления ГВФ Е. Ф. Логинов вручил начальнику предприятия Ж. Г. Измиряну диплом о присвоении предприятию звания коллектива коммунистического труда.

Ремонтное предприятие, где начальником тов. Измирян, первое среди подобных предприятий ГВФ, которому присвоено почетное звание коллектива коммунистического труда. Делать больше сегодня — это значит завтра иметь больше — это стало девизом дружного коллектива авиаремонтников.



Больших успехов в труде добился электротехник Челябинского аэропорта Иван Константинович Олейнин. Много труда внес он в оборудование взлетной полосы.

На снимке: электротехник И. К. Олейнин проверяет зарядку аккумулятора по щитку.

Фото Е. Липовича.

## Охране труда — неослабное внимание

Вопросы охраны труда и техники безопасности на производстве всегда были в центре внимания партии и правительства.

Общественный инспектор по охране труда и технике безопасности призван не только контролировать выполнение конкретных пунктов, записанных в актах и предписаниях, но и всемерно практически помогать их внедрению в жизнь. И вот здесь далеко не всегда все обстоит благополучно. Очень обидно, что ряд хозяйственников и ответственных руководителей общественных организаций стоит в стороне от этого важного дела.

Взять, к примеру, такой случай. 3 мая я совместно с инспектором по охране труда и технике безопасности теркома тов. Мартыяновым обошел ряд объектов и служб в Уктусском подразделении. Был составлен акт с перечнем нарушений правил по технике безопасности с указанием реальных сроков устранения их. Документ направили из теркома в подразделение. Большинство обнаруженных нами нарушений предлагалось устранить немедленно.

Проходит несколько дней и я

начинаю присматриваться — сдвигов нет. Проходит полмесяца, я обращаюсь то к одному ответственному лицу, то к другому, мне отвечают: все сделаем. Наконец, проходит месяц. Снова иду по объектам. И здесь обнаруживается совершенно неожиданное. Оказывается, никаких документов, официально предлагающих устранить нарушения, у лиц, отвечающих за исполнение, нет.

Прихожу к начальнику энергослужбы тов. Колобову, а он отвечает, что в глаза никакого предписания не видел. Тот же разговор состоялся и в гараже с тов. Казариновым, и с инженером аэродромной службы тов. Вейсом.

Акт от 3 мая, составленный мной и тов. Мартыяновым, пролежал, таким образом, в столе у председателя месткома тов. Гаврилина более месяца, а до исполнителей так и не дошел.

Как ни странно, но часто бывает трудно претворить в жизнь самые элементарные, не требующие особых затрат, мероприятия.

Имеется в столярной мастерской, находящейся в подчинении тов. Вейса, дисковая пила. До сих пор времени на ней нет предохранительных ограждений, которые крайне необходимы. Предписание по их установке не выполняется под всеми предлогами: то некогда, то чертежей нет. А вот в ЛЭРМ Кольцовского аэропорта почему-то смогли сделать подобные ограждения на такой же дисковой пиле, а у нас не могут. Вернее всего, не хотят.

То же самое с абразивным кругом. Вышел из строя предохранительный щиток. Вместо того, чтобы заменить непригодное приспособление, его убрали вовсе и продолжают работать с явным нарушением правил техники безопасности.

Необходимо в корне изменить взгляд на вопросы охраны труда и техники безопасности как на второстепенные и покончить с пренебрежительным отношением к ним.

**И. ЕФРЕМОВ,**  
ст. техник Уктусского  
подразделения, общественный  
инспектор по охране труда  
и технике безопасности.



Беспокойное хозяйство на руках у начальника аэропорта Куеда Пермского подразделения Рудольфа Георгиевича Ковалева. Ему приходится оформлять билеты, осматривать самолеты и следить за состоянием летного поля.

На снимке: Р. Г. Ковалев за осмотром прибывшего самолета. Фото А. Мезенцева.

## Раскачка затянулась

Около месяца прошло с тех пор, как в коллективах нашего управления вручены удостоверения общественных инспекторов по безопасности полетов. Срок небольшой, но достаточный для того, чтобы это новое общественное начало проявилось в жизни подразделений.

Однако, как свидетельствуют факты, общественные инспекторы по безопасности полетов по существу не включились в работу. Все еще составляются планы, ведутся разговоры, а до дела руки не доходят. Так, когда мы обратились к диспетчеру КДП Уктусского подразделения общественному инспектору по безопасности полетов тов. Позднышеву с просьбой поделиться первым опытом работы, оказалось говорить не о чем.

# ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКЕ — ВЫСОКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

(Начало на 1 стр.).

ков было обнаружено более 600 литров воды. Таким образом, полет совершался с перегрузкой более 600 кг.

Выводы напрашиваются сами собой — в подразделении нет должного внимания к предполетной подготовке, а это, в свою очередь, может привести к серьезным последствиям в воздухе.

Командирами подразделений Турлаковым, Мешковым, Базовкиным, Бурничким, Моргуновым проделана большая работа по тренировке и проверке летного состава. В этих подразделениях составлены и в основном выполняются установленные графики проверок и тренировок техники пилотирования и самолетовождения.

Но наряду с этим проверкой выявлен ряд серьезных недостатков. В подразделениях не было систематических ежемесячных тренировок согласно требований оргуказаний ГУ ПВФ на 1962 г. Некоторые из пилотов — Кобылинский, Ковальчук, Новиков, Рудой, Лисовец, Петров и др. не имели проверки техники пилотирования более года. Такое положение нетерпимо в нашей работе.

Многие из летчиков, допущенные к полетам в сложных метеорологических условиях днем и ночью, положенной тренировки по приказу ГУ ПВФ № 123 в естественных условиях или под шторкой своевременно не проходили. В связи с этим они потеряли право полетов в этих метеорологических условиях.

Особую тревогу вызывает положение дел в летном коллективе, руководимом тов. Румянцевым. Там графики тренировок и проверок летчиков не составлены, а сама тренировка находится в запущенном состоянии. Графики посещения оперативных точек командным составом не ведутся.

Пилот-инспектор ГУ ПВФ тов. Белокопытов при проверке в аэродромных условиях командира самолета Ан-2 Грачева поставил ему двойки по элементам полета по ОСП; за развороты в открытом полете, планирование и расчет на посадку. Вместо того, чтобы немедленно провести необходимую тренировку, тов. Грачева заставили отрабатывать эти элементы в рейсовых условиях на севере. Эту «самодельность» проводил под личным руководством заместителя командира летного коллектива Похлебаева. В результате такого отношения и выучке пилота произошла вынужденная посадка из-за потери ориентировки.

Следует отметить, что право выпуска в самостоятельный полет при переучивании на поплавках предоставлено командиру летного коллектива, а тов. Кузьменко выполнял эту работу сам, причем с грубейшими нарушениями.

В беседе с тов. Кузьменко выяснилось, что при направлении

его в Тобольск никто с ним никакой беседы не проводил и конкретных указаний по переучиванию на поплавках не давал.

Стоит коснуться и того, что в некоторых летных коллективах Ханты-Мансийска и Тобольска не проводилась летно-техническая конференция по особенностям полетов и эксплуатации материальной части в весенне-летний период. Приказы, указания, бюллетени летных происшествий изучаются там несвоевременно. Командный состав проводит недостаточную подготовку к разборам полетов. В ряде случаев разборы носят сугубо коммерческий характер. Это сказывается на всей работе.

Техническая учеба в подразделении проводится формально. Πο-сещаемость занятий плохая, а их качество низкое. Так, 7 мая с. г. были проведены занятия по изучению бюллетеня о потере ориентировки в ПВФ за 1961 год и особенностям самолетовождения в весенне-летний период.

При проверке знаний некоторые пилоты, как например, второй пилот Ан-2 тов. Замозга, на вопрос, какие он знает случаи потери ориентировки в 1961 году в ТАГ, УрТУ и в целом по Аэрофлоту, не мог назвать ни одного случая. Он же при опросе по самолетовождению ни на один вопрос не смог дать правильного ответа.

По «примеру» тов. Замозга слабые знания показали командир звена тов. Ипатий, старший штурман подразделения тов. Шерстобитов и другие. За этих товарищей поневоле приходится краснеть.

Предполетная подготовка в подразделении осуществляется в большинстве случаев диспетчерским составом, который формально подписывает штурманский бортовой журнал, не вникая в правильность его составления. Имеются случаи, когда диспетчерский состав выпускает экипаж без качественной предполетной подготовки.

13 мая с. г. командир Ан-2 тов. Лебедев при оформлении штурманского бортового журнала не произвел расчета безопасной высоты полета и потребного количества горючего и после такой подготовки был выпущен в полет. С подобной подготовкой 10 мая с. г. был выпущен диспетчером Тюменского аэропорта в полет и командир Ан-2 тов. Михайлов.

Оценка за выполнение самолетовождения экипажем в полете в подразделении оформляется формально, без изучения и анализа данного полета. Как правило, ставится оценка «хорошо». Совершенно отсутствует оценка «плохо», «удовлетворительно» и очень редко самолетовождение оценивается отлично. Спрашивается, к чему такая уравниловка? Каждый пилот должен удостоиться той оценки, которую он заслуживает.

В подразделениях имеются описания МВЛ, сборники схем пробивания облачности, инструкции по производству полетов на аэродромах и посадочных площадках в достаточном количестве для

каждого экипажа. Однако многие из них требуют уточнения некоторых данных. Кроме того, описания МВЛ находятся в одной папке, что является большим неудобством и исключает возможность одновременной подготовки нескольких экипажей.

Руководящий летный состав подразделения не выполняет требований НИАС-ПА-60 по осмотру самолето-моторного парка. Пример в этом показывают сами командиры. Так, командир подразделения тов. Тарелкин осмотрел всего один самолет вместо положенных десяти, а его заместитель тов. Аксененков — немного больше — два.

Командный состав летных коллективов также проявляет пассивность в этом серьезном вопросе, а командиры звеньев вообще не осматривают материальную часть. Не случайно поэтому здесь имеют место серьезные недостатки в эксплуатации и техническом обслуживании материальной части. Неоднократны случаи вылета на неисправной технике.

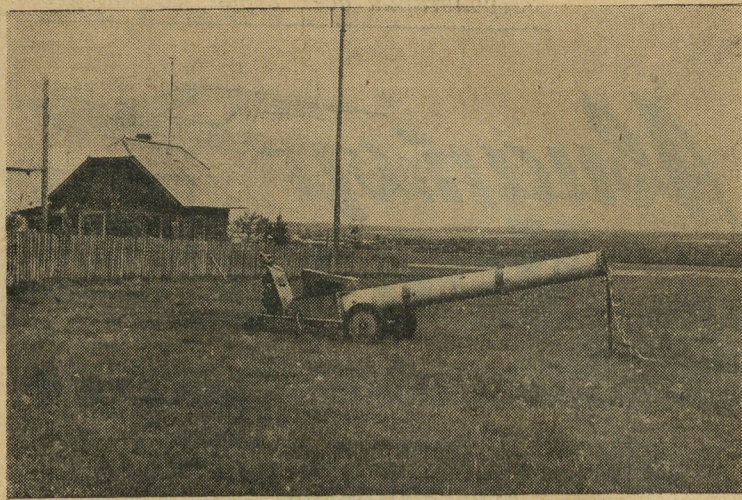
Так, 14 мая с. г. командир звена Кузьменко вылетел с озера на самолете Ан-2 № 79859, на котором был поврежден узел крепления задней стойки поплавкового шасси.

Инженерный состав подразделения не проверяет качество и полноту выполнения технического обслуживания материальной части. В результате этого имеются серьезные нарушения предполетной подготовки самолето-моторного парка.

20 апреля с. г. при предполетном техническом обслуживании самолета Ан-2 авиамеханик Русинев не закрыл пробкой маслобак, и самолет был выпущен в рейс. 11 мая с. г. авиамеханик Калинин оставил под крышкой клапанной коробки кусок прокладки, в результате чего в полете вышло масло. 9 мая с. г. авиамеханик Гречуха при техобслуживании самолета Ан-2 № 15943 не произвел подготовительные работы по запуску двигателя, в результате — гидроудар. Подобные дефекты встречаются при осмотре на других самолетах.

На ряде периферийных аэродромов в беспорядке находится наземное оборудование, стоянки самолетов. Все это говорит о том, что командному составу подразделения, партийной и комсомольской организациям нужно повести решительную борьбу за улучшение организации летной работы, повышения качества технологии технического обслуживания. Это те задачи, от решения которых в целом зависит главное — обеспечить высокую безопасность и регулярность воздушного движения.

**М. НИКИФОРОВ,**  
пилот-инспектор УрТУ ПВФ.



## Памятник бесхозяйственности

«Сложный механизм», — подумает, наверное, читатель, глядя на фотоснимок. К тому же и название у него довольно грозное: загрузчик для ядохимикатов. Однако спешим вас успокоить. Этот агрегат, угрожающе задрывший свой хобот в небо, самое безобидное механическое существо. В течение многих месяцев

стоит он под открытым небом аэропорта Чайковского, смиренно выдерживая натиски дождя и ветра.

Что касается руководителей Пермского подразделения, то они спокойно взирают на этот памятник бесхозяйственности.

Фото А. Мезенцева.

## Нам пишут

### Сердечное спасибо!

Спасибо тем, кто нас любил,  
учил нас дружно жить,  
Спасибо тем, кто нас учил  
Спасибо говорить, —

так говорят воспитанники детского сада № 87 Уктусского подразделения своим воспитателям.

— Большое, сердечное вам спасибо, — говорим и мы, родители, дети которых в этом году идут в школу.

Мы хорошо понимаем и ценим это большое, что сделали работники детского сада для наших детей, потому что их роль в воспитании малышей была гораздо больше, чем наша.

Дети на протяжении ряда лет находили в детском саду внимание, заботу, ласку, уют, теплое материнское отношение.

Работники детского сада — люди с большим опытом, большим стажем работы. Хорошие воспитатели и педагоги, они сумели создать в детском саду здоровую обстановку, способствующую нормальному развитию детей. Дети выглядят бодрыми и жизнерадостными.

Мы, родители, будем всегда бесконечно благодарны и признательны за упорный, кропотливый повседневный труд строгой, но

справедливой Татьяне Игнатьевне Цыбиной, чуткой, отзывчивой Надежде Ефимовне Звирбуле, внимательным и заботливым Анне Дмитриевне Койновой и Марии Дементьевне Водопьяновой, неутомимому снабженцу Марии Петровне Пешковой и всему техническому персоналу. Это они ежедневно вносят свой большой вклад в одно из самых важных дел, в дело воспитания нашего молодого поколения.

Группа родителей: СЕРЕБРЯКОВА, ГРЕХОВА, СУДОМОЙНА, КУЗЬМИНА и другие, всего 10 подписей.

## Спорт

Полуфиналисты

определились

В розыгрыше кубка Уральского управления по волейболу наступил заключительный, решающий этап. Борьбу за почетный приз продолжают наиболее упорные и искусные спортсмены.

Интересная волейбольная встреча состоялась недавно в Кургане. Хозяева поля принимали опытную команду Челябинского подразделения, в активе которой убедительная победа над пермяками.

Игра прошла с преимуществом спортсменов Курганского подразделения. Поддачи их были более резкими, а игра у сетки увереннее. В итоге — волейболисты Челябинского подразделения выбыли из дальнейшего розыгрыша, а курганцы обеспечили себе право играть в полуфинале.

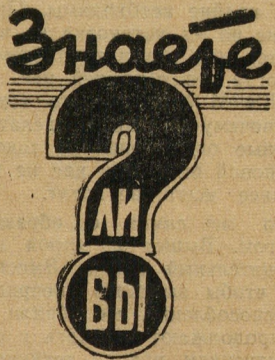
Во втором полуфинале встретятся спортсмены Уктусского и Тюменского подразделений. Кто будет здесь победителем, предсказать трудно. Однако надо учитывать, что тюменцы издавна сыскали себе славу сильной команды. К тому же они играют на своей площадке, а дома, как известно, и стены помогают.

С. ФРОЛОВ.

И. о. редактора Р. ЛАПИКОВ.

НС 29156. Заказ № 11847.

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



что самолеты Аэрофлота летают сейчас на 25 регулярных международных линиях общей протяженностью около 50 тысяч километров;

что самолет Ан-10 поставил своеобразный высокоширотный рекорд. На севере он садился на станции «Северный полюс-8», а на юге — на станции «Восток»; что бывают дни и часы, когда

в воздухе находится 150 тысяч пассажиров;

что общая протяженность внутренних линий достигла 400 тысяч километров. Представьте себе ленту, которой десять раз можно опоясать землю по экватору;

что на самолетах будет перевезено за летний сезон 15 тысяч тонн овощей и фруктов;

что в этом году будет обработано с воздуха более 25 миллионов гектаров посевов;

что около миллиона двухсот тысяч пассажиров перевезут авиаторы Уральского территориального управления ПВФ. Объем перевозок по сравнению с прошлым годом возрастет на 25 процентов. Большинство пассажиров будет перевезено на самолетах Ту-104, Ан-10 и Ил-18;

что подкормка посевов и уничтожение сорняков с самолета увеличивает урожай зерновых на каждом гектаре примерно на 5 центнеров.