

ГЛАВНОЕ СЕГОДНЯ — ТРУД ВО ИМЯ КОММУНИЗМА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 46 (1160).
СУББОТА,
23 ИЮНЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

ОПЕРАТИВНЫЕ ТОЧКИ — ПОД ПОВСЕДНЕВНЫЙ КОНТРОЛЬ

На днях в Уктусском подразделении прошло очередное заседание постоянно действующего производственного совещания. На повестке дня стоял вопрос обеспечения безопасности полетов на оперативных точках. Из выступлений командиров летных коллективов совершенно очевидно, что в подразделении еще слабо ведется борьба за полную ликвидацию предпосылок к летным происшествиям.

Особое внимание обратил в своем выступлении командир летного коллектива тов. Космаков на совершенно недопустимое пренебрежительное отношение летно-технического состава к обслуживанию материальной части. Некоторые командиры вертолетов, особенно на Ми-1, совершенно самоустранились от помощи техсоставу. В Ивделе, например, не успеют вертолетчики совершить посадку, как обслуживание вертолета уже завершено: кабина и лопасти несущего винта зачехлены. Если бортмеханик тов. Каминский и авиатехник тов. Воронов успевают хоть лопасти зачехлить, то пилоты прямо после посадки направляются в куртку, самоустранившись от контроля за обслуживанием матчасти; особенно это недопустимо при выполнении регламентов.

Легкомысленно относятся и к предполетному осмотру. Об этом, например, говорит такой факт. Обратив внимание на то, что командир летного коллектива тов. Космаков осматривает вертолет перед вылетом, тов. Банников очень удивился:

— Ведь вы вчера только осматривали, что может за сутки случиться?—И если бы тов. Космаков не потребовал, чтобы Банников все же поднялся на втулку несущего винта, то вылет так и состоялся бы по существу без осмотра.

Слабо до сего времени проводится в подразделении контроль за состоянием ГСМ. Пилоты подчас совершенно не интересуются, кто и чем заправляет машины, из каких емкостей, в паспорта, как правило, не заглядывают.

Поэтому в интересах обеспечения безопасности полетов не-

ЗАМЕТКИ С ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СОВЕЩАНИЯ

обходимо усилить контроль за заправкой самолетов, особенно в таких аэропортах, как Урай и другие.

Совещание обратило внимание и на то, что в ряде случаев не соблюдаются требования к посадочным площадкам. Командиры самолетов, а особенно вертолетов, плохо заботятся о подготовке посадочных площадок, не требуют с экспедиций, которые обслуживают, надлежащего выполнения работ по обеспечению безопасности при посадке. Нет у командиров единой цели в этом плане: день отработал, улетел, а там хоть трава не расти. Необходимо ставить перед заказчиком твердые условия, добиваясь выполнения договорных обязательств и тем самым дисциплинировать их.

Участники производственного совещания в своих выступлениях обращали также внимание и на необходимость повышения теоретической и специальной подготовки экипажей на оперативных точках. Особенно плохо обстоит дело с учебой летчиков и техсостава на оперативных аэродромах. При вылете на точку экипажи не получают конкретных заданий по определенным темам, поэтому, находясь в отрыве от базы, они нерационально используют свободное время, тем самым не повышают своего теоретического уровня.

Большая и ответственная роль в деле наведения образцового порядка на оперативных точках принадлежит лицам командного состава,веряющим оперативные точки. Пока такой контроль организован в ряде мест плохо. Поверяющие не вникают глубоко в работуверяемых экипажей, не оставляют следа от проверки. А след должен оставаться, чтобы командиры самолетов и вертолетов, вторые пилоты и технический персонал постоянно чувствовали на себе глаз командования. В этом отношении очень показателен случай с авиатехником Онегиным, который лишь услышал, что в Челябинский

НАМ ВАЖНО, ЧТОБЫ КАЖДЫЙ СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК ЗНАЛ СВОЕ МЕСТО В СТРОЮ, ЧТОБЫ ОН С ГЛУБОКИМ СОЗНАНИЕМ СВОЕГО ДОЛГА ОТДАВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВУ КОММУНИЗМА СВОИ СИЛЫ, ЭНЕРГИЮ, УМ, ТАЛАНТ, ВЕСЬ ЖАР СВОЕГО СЕРДЦА.

Н. ХРУЩЕВ.

аэропорт прибыл командир летного коллектива, как моментально преобразил вертолет. Машина до этого момента находилась в грязном состоянии.

Командир летного коллектива тов. Штеин в своем выступлении поделился опытом по контролю работы на оперативных точках. Как на недостаток, он указал на то, что комплектование экипажей проходило несколько непродуманно: в ряде экипажей не оказалось коммунистов.

Большой и серьезный разговор на совещании шел о связи с оперативными точками. Многие из выступающих подвергли состояние связи резкой критике. Диспетчер часто не знает, когда состоялся вылет самолетов на задание, когда произошла посадка и вообще, где находится в данное время самолет.

Некоторые летчики пренебрегают связной радиостанцией, хотя аккуратно получают метеосводки, а передать время вылета и посадки у них руки не доходят.

Однако не все участники совещания проявили должную серьезность в обсуждении такого важного вопроса, каким является вопрос обеспечения безопасности полетов. У участников совещания вызвало удивление явно несерьезное выступление тов. Матвеева. Как совершенно верно подметил командир подразделения тов. Волков, командир вертолета Матвеев свел вопрос обеспечения безопасности полетов «к штанам и курточкам». Товарищ Матвеев не лезит на втулку несущего винта для осмотра лишь потому, что опасается запачкать костюм. Речь идет о безопасности полетов, о жизни экипажа, самого командира, о сохранности дорогостоящей государственной авиатехники, а тов. Матвеев все свел к масляным пятнам на костюме.

Само по себе выступление тов. Матвеева свидетельствует о том, что среди командного состава у летчиков еще блуждает благодушное, пренебрежение к требованиям соответствующих инструкций и наставлений, может быть даже зазнайство. А зазнайство, как известно, злейший враг летчика.

Обеспечение безопасности полетов на оперативных точках — ответственная, первоочередная задача в жизни летных коллективов Уктусского подразделения и ее успешное решение немисливо без широкого вовлечения в борьбу за ликвидацию предпосылок к летным происшествиям всего личного состава.

В. РОЩИН,
заместитель командира
подразделения по летной
службе.

Совещаются кадровики

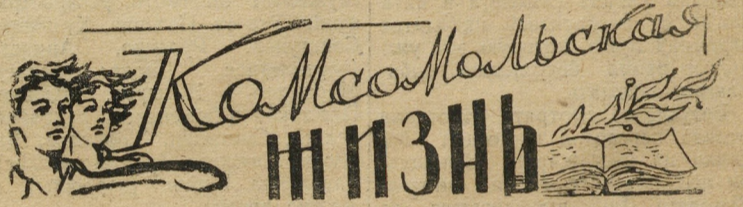
Вчера закончило свою работу совещание работников отдела кадров подразделений Уральского территориального управления. В работе совещания приняли участие начальники отделов кадров, инспектора по кадрам из Тюменской авиагруппы, ремонтных мастерских, Кольцовского и Янаульского аэропортов и летных подразделений.

С докладом «Подбор кадров и проверка исполнения — главное в организаторской работе» выступил начальник отдела кадров Уральского территориального управления ГВФ К. М. Беспалов.

О роли работников по кадрам в деле изучения, подбора и расстановки кадров рассказал участникам семинара начальник политотдела УрТУ ГВФ П. А. Андреев.

С большим вниманием прослушали собравшиеся выступления старшего инспектора по кадрам Тюменской авиагруппы тов. Фармагея. Инспектор отдела кадров аэропорта Кольцово С. А. Второва поделилась опытом работы в деле подбора кадров и создания резерва кандидатов на выдвижение. Темой выступления инспектора отдела кадров Пермского подразделения Н. С. Малинина была «Практика работы инспектора по кадрам подразделения, объединенного с аэропортом».

На совещании выступили также инженер по подготовке и переподготовке кадров УрТУ ГВФ П. В. Рогожкин, юристконсульт управления Н. А. Могиленский, инспектор отдела кадров вертолетного подразделения тов. Медведева и другие.



ЮНОСТЬ ОВЛАДЕВАЕТ ЗНАНИЯМИ

Окончился учебный год в школах рабочей молодежи. Многие из комсомольцев наших мастерских продолжали свое образование без отрыва от производства, а семнадцать человек получили ныне аттестат зрелости. На «хорошо» и «отлично» закончили среднюю школу комсомольцы Виктор Рябков, Анатолий Булатов и другие. Мы от души радуемся и нашим девятиклассникам, таким как Нина Кряжева, Виктор Емашов, которые успешно перешли в десятый класс.

За хорошую учебу наши выпускники награждены грамотами партийной и комсомольской организаций. Им были преподнесены памятные подарки.

Но у нас учатся не только в средней школе, в наших мастерских есть и студенты, заочно обучающиеся в высших учебных заведениях. Горячая пора годовых экзаменов у них в самом разгаре. Студенты заочного отделения Уральского политехнического института Шумихин и Хижняков стараются приложить все силы,

чтобы показать на экзаменах высокие знания. Успешно сдает зачеты в машиностроительном техникуме комсомолец Русских.

Велика тяга к знаниям у наших ребят и девочек. Как правило, отличные производственники и в учебе в первых рядах. Взять к примеру комсомольцев Рябчук, Кузнецову, Долгих. Они самоотверженно трудятся и одновременно готовятся к поступлению в нынешнем учебном году в училища и институты.

Всего в завершеном учебном году у нас училось в школах, институтах и техникумах 34 комсомольца из 45, остальные комсомольцы занимались в кружках политехпросвещения.

Любит наша молодежь и хорошо организованную досуговую жизнь. В минувшее воскресенье, например, комсомольцы провели массовый выезд за город на озеро. Время провели весело, словом, отдохнули по-комсомольски.

Д. ЗЮРКАЛОВ,
секретарь комитета ВЛКСМ
тюменских реммастерских.



Работать так, чтобы пассажиры были довольны. Эти слова стали девизом работников отдела перевозок Пермского аэропорта.

Вот и сейчас дежурная по встрече приветливо встречает пассажиров из Свердловска. Быстро проверив билеты, она не забывает поздравить их с благополучным прибытием.

Фото А. МЕЗЕНЦЕВА.

Комсомольский штаб действует

КОНЦЕРТ В АЭРОВОКЗАЛЕ

На днях в зале ожидания Свердловского аэровокзала состоялся концерт. По приглашению комсомольского штаба «За отличное обслуживание пассажиров» в гости к пассажирам приехала агитбригада студентов Уральского государственного университета имени Горького. Самодеятельные артисты познакомили зрителей с интересной программой. Концерт прошел с большим успехом. Лучшее подтверждение тому — горячие аплодисменты, которыми проводили пассажиры участников агитбригады.

В. ИЛЛАРИОНОВ.

ЖИВОЕ ДЕЛО НЕ ТЕРПИТ ФОРМАЛИЗМА

Новое здание аэровокзала Тюменского аэропорта производит хорошее впечатление. Аккуратные, просторные помещения, утопающая в зелени привокзальная территория... Пассажир может хорошо покушать в буфете аэровокзала, где сравнительно широкий ассортимент блюд, напитков. В зале ожидания удобные мягкие кресла, днем здесь можно отдохнуть в ожидании самолета.

Служба перевозок соревнуется за звание коллектива коммунистического труда. Об этом можно узнать, побывав в служебном помещении из соответствующих надписей. Многим работникам высокое звание уже присвоено. Но... сейчас середина июня, а на стенде, который должен отражать ход соревнования за коммунистический труд, вывешен план отправки пассажиров, почты и груза на май. Уж, конечно, такая «оперативность» с доведением плана не мобилизует работников отдела перевозок, а является ненужной данью форме.

В том, что соревнование за звание службы коммунистического труда организовано недостаточно, свидетельствуют некоторые элементы формализма. В этом убеждаешься тем больше, чем дольше находишься в аэровокзале. Объявляется посадка. Из динамика раздаётся неразборчивый голос диктора, сопровождаемый треском и завыванием. Пассажиры, растянувшись цепочкой по летному полю, идут к самолету. Нелегко этот путь, так как возле входа в кабину самолета в пяти шагах от аэровокзала находится огромная лужа, которую вот уже долгое время безуспешно собирают засыпать.

Безучастно смотрят работники отдела перевозок в момент посадки на пассажиров, толпящихся под плоскостями и винтами самолета Ли-2, вырвавшегося на посадку.

Если зайти в аэровокзал вече-

ром, то можно наблюдать совсем уж непонятные вещи. Удобные мягкие кресла в зале ожидания заставлены вещами, хотя для пассажиров не хватает места. Очень многие пассажиры приезжают в аэропорт на ночь с детьми. Несмотря на это, комната для них очень долгое время находится на ремонте. На наш вопрос о том, сколько времени ремонтируется комната, дежурная отдела перевозок тов. Козина ответила: «Давно. Уж я и не помню, сколько». К слову сказать, в этот день женщинам с детьми некуда было вообще деться, так как еще две комнаты в гостинице были одновременно закрыты на ремонт, а связи с гостиницами города аэропорт не поддерживает.

Хочется пожелать работникам отдела перевозок Тюменского аэропорта более действенно бороться за культуру обслуживания пассажиров. Ведь учиться работать по-коммунистически — это значит вносить в обслуживание пассажиров душевную теплоту, заботу о людях, что нельзя вписать не в одну инструкцию. Но чуткость должна стать основой в работе перевозчиков.

На территории Тюменского гарнизона располагается несколько подразделений. Многообразная и разносторонняя деятельность авиаработников гарнизона, безусловно, имеет много интересного, поучительного. Среди молодых авиаторов немало здесь «маяков», опыт работы которых представляет большой интерес и заслуживает широкого распространения. Это тт. Пелевин, Кузнецов, Свистунов, Руденко, Андреев (вертолетное подразделение), Мартынов, Насыров, Алипов, Плешаков (Тюменское подразделение), Сметанин, Зюркалов, Денисов, Княжева (реммастерские), Тарелкина, Бабин (аэропорт) и многие другие.

К сожалению, есть и такие товарищи, которые своим поведе-

нием позорят честь аэрофлотцев, допускают грубые нарушения дисциплины, норм социалистической морали и которым нужно давать отпор всеми имеющимися средствами общественного воздействия. Голосом общественности гарнизона может стать радиогазета, условия для работы которой в Тюмени имеются. Задача радиогазеты — стать органом пропаганды передового опыта, выявлять и активно воздействовать на недостатки в работе подразделений гарнизона, беспощадно изобличать нарушителей трудовой дисциплины. Здесь уже создана редакция. В ее состав входят товарищи Шкатула, Мезенцов, Яковлев, Ажикин. Редакция должна поднимать наиболее актуальные вопросы жизни подразделений гарнизона и работать под руководством партийных и общественных организаций. Нужно оживить работу и гарнизонного «Крокодила». Трудно вспомнить, когда выпускался последний номер «Крокодила». Ныне водворенный подале от людных мест «Крокодил» своими пустыми витринами с тяжелым укором взирает на тех, кто обрел его на такое существование. Товарищам Ерохину, Цветухину, Шкатула и другим следует обратить внимание на бедственное положение сатирического издания.

А. КУЗНЕЦОВ,
помощник начальника
политотдела УрТУ ГВФ.

НОВЫЕ СТИХИ

Воздушные хлопкоробы

Над осевшей
Пыльной Бухарою
Из-под винтов
Взвихрились сквозняки,
И небо,
Звонким зноем налитое,
Готово
Расколоться на куски.
Сбивая с крыльев
Солнечное пламя,
Идут машины,
Влагою пыля,
Обмахиваются,
Как веерами,
Их голубыми шлейфами
Земля.
Пилоты
Жадно слизывают копоть
С губ,
Смотрят вниз,
Дыханье застав,
И ждут,
Когда повеселевший хлопок
Раскроет
Параютики свои.

В. СИБИРЕВ.



В центре внимания — пассажир

Забывая о пассажире работники Пермского горгазета сделали немало для повышения культуры обслуживания. Они считают для себя долгом повышать свое мастерство и квалификацию. Рабочее место у каждого из них укомплектовано необходимым справочным материалом, с отделом перевозок аэропорта осуществляется постоянная взаимная информация.

Работники агентства успешно претворяют в жизнь свои социалистические обязательства. Коллектив борется за звание агентства отличного обслуживания и уже многого добился. Так, на улицах города можно встретить красиво оформленные рекламы, пропагандирующие авиалинии страны и области. В агентстве пассажир может познакомиться с красиво оформленным расписанием и другим справочным материалом. Внимание прохожих невольно привлекает витрина. Здесь к их услугам красочные плакаты, диаграммы.

На снимке: одна из витрин Пермского горгазета.
Фото А. Мезенцева.



ВПЕРЕДИ — ФИНАЛ

После трехнедельной упорной борьбы кубок Уральского управления ГВФ по волейболу, наконец, обрел постоянную прописку. А вот вокруг второго приза, кубка управления по баскетболу, все еще кипят страсти болельщиков. Пока известно лишь только одно — зимовать почетный трофей будет или в Тюмени, или в Кургане.

Все решит финальная игра, которая состоится 24 июня. Нака-

нуне баскетболисты Тюмени встретились с командой ЛЭРМа Свердловского аэропорта. Несмотря на то, что тюменцы играли на чужом поле, они добились убедительной победы.

Другой финалист определен в Челябинске, где встречались баскетболисты Курганского подразделения и хозяева поля. Победили гости.

С. ФРОЛОВ.

МАЛАЯ СПАРТАКИАДА

Недавно на совещании секретарей комсомольских организаций Тюменского авиагарнизона был обсужден вопрос о подготовке к четырнадцатой летней спартакиаде Уральского управления ГВФ. Комсомольские и физкультурные активисты разработали положение малой спартакиады, которая состоится в Тюмени. В обсуждении приняли участие спортсмены авиагарнизона и в их числе чемпион Аэрофлота Виктор Червяков.

Спартакиада, которая определит членов сборной команды Тюменского авиагарнизона, намечено провести 23—24 июня. Собрание избрало оргкомитет, который вместе с членами комсомольского совета авиагарнизона (председатель В. Платонов) ответственный за проведение соревнований.

К. ТОЛИН.

По поводу фельетона «Авось клонет»

В газете «Авиатор Урала» № 83 от 25 октября 1961 года напечатан фельетон: «Авось клонет», автором которого является Лапиков Р. Н.

Материалом для фельетона «Авось клонет» послужили документальные данные, имеющиеся в Уральском территориальном управлении ГВФ, он объективно и правильно освещает незаконность начисления пенсии бывшей работнице авиатранспортного подразделения П. А. Мисюнис.

Однако автор в фельетоне допустил грубые и оскорбительные выражения. В частности, он без основания обвинил Мисюнис в подлоге при представлении документов в судебные органы, высмеял ее переживания во время летного происшествия; допустил выражения: «дорожная», «потеряла драгоценное здоровье».

На совещании в политотделе УрТУ ГВФ автору фельетона указано на недопустимость подобных приемов, а также определены меры для повышения уровня работы редакции.

НА КУБОК АЭРОФЛОТА

20 июля начнутся игры на кубок Аэрофлота по футболу. Участвующие команды разбиты на четыре зоны, в каждую из которых входит восемь команд. Игры проводятся по олимпийской системе. Четыре команды, победившие в одной четвертой финала, разыгрывают между собой первое-четвертое место. Эти матчи проводятся по круговой системе в один круг 24, 25 и 26 августа. Место их проведения — город Омск.

Команда Уральского управления ГВФ свой первый матч на кубок Аэрофлота играет в Сыктывкаре. В случае победы очередную игру наши футболисты проведут в Киеве или Ростове.

И. о. редактора Р. ЛАПИКОВ.

НС29174. Заказ № 4051.

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

ШУТКИ В Старом

Решения ждут свершения...

Ряд важных решений постоянно действующего производственного совещания в Уктусском подразделении, принятых еще в январе и феврале, до сего времени не выполнено.

За ремонт Ан-2

В ангарах

Много слов

Сказали

Ярых...

Говорили до икоты

О табличках

К самолетам,

Где бы номер был и вес...

Поднимали руки с мест

За хорошие решения!

Только пунктам

Не везет —
Уж погода ждет внедренья...
Не пора ль
Дать делу ход!

Асы и массы

В некоторых экипажах плохо обстоит дело с товарищеской взаимовыручкой. Так, например, командир самолета Ан-2 тов. Кондрашкин (Уктусское подразделение) может безучастно стрять, сунув руки в брюки, в то время, когда экипаж обслуживает самолет.

Быть пилотом —
Дело чести,
Но нельзя
Плевать на тех,
С кем работаешь,
С кем вместе
Борешься
За свой успех!

К 40-летию Аэрофлота

Крылатые помощники

Сорок лет назад на Всероссийском совещании была образована специальная комиссия по аэрохимической борьбе с вредителями растений, а при Народном Комиссариате земледелия — экспериментальная авиационная станция. С этого времени начинается история использования самолетов в сельском и лесном хозяйствах.

Первый опыт обработки полей химикатами был проведен 8 июля 1922 года в Подмоскowie. А позже в Поволжье, Приазовских плавнях, в Дагестане, Казахстане и на Украине велось уничтожение саранчи, в Чувашии — дубовой листовертки, на Украине — сосновой пяденицы, в Горьковской области — шелкопряда.

В 1929 году впервые применяли

самолеты и для уничтожения личинок малярийного комара.

Объем работ сельскохозяйственной авиации возрастает с каждым годом. Сейчас насчитывается свыше 20 видов авиационной техники. И если, к примеру, в 1960 году с помощью авиации было обработано 20 миллионов гектаров посевных площадей, то уже в нынешнем году цифра эта возрастет до 26 миллионов.

Первая гидроавиалиния

В 1924 году «Добролет» обратился в Совет гражданской авиации за разрешением открыть воздушное сообщение на гидросамолетах между Севастополем и Ялтой, Севастополем и Евпаторией. Из Севастополя до Ялты поездка в автобусе занимала в то время 12 часов. Гидросамолет должен был преодолеть это

расстояние за 45—50 минут. В пояснительной записке говорилось, что движение «предположено, по мере действительной надобности, один-два раза в неделю на Ялту и три раза в неделю — на Евпаторию».

Предложение «Добролета» одобрили. Первые полеты состоялись в начале августа. В кабине гидросамолета размещались четыре пассажира. На аэрогидропристанях были организованы массовые катания. Причем, как тогда писала пресса, «в первую очередь «возили» рабочих и крестьян, предоставляя им наиболее льготные условия».

Старейшие пилоты Аэрофлота И. В. Жмарев и Н. И. Зацепя, которые сейчас живут в Крыму, рассказывают, что в 1927 году авиалиния Севастополь—Ялта была продлена до Одессы. В 1938 году начались регулярные полеты гидросамолетов между Одессой и Батуми через Севастополь, Ялту, Керчь и Сочи.