



№ 48 (1162).
СУББОТА,
30 ИЮНЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Работники Уральского управления ГВФ! Наш коллектив должен поддержать инициаторов Всесоюзного соревнования за полное обеспечение безопасности полетов — авиарботников Азербайджана.

Будем множить летное мастерство, бороться за качество технического обслуживания и культуру перевозки пассажиров.

Выше безопасность и регулярность полетов! Встретим 40-летие Аэрофлота новыми трудовыми успехами во славу любимой Родины!

С честью выполним задание партии — обеспечим безопасность полетов!

О Б Р А Щ Е Н И Е

КОЛЛЕКТИВА АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
КО ВСЕМУ ЛИЧНОМУ СОСТАВУ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Исторический XXII съезд КПСС принял великую Программу построения коммунизма, которая явилась яркой путеводной звездой, указывающей труженикам нашей страны путь в счастливое завтра. Этот программный документ нашей эпохи выражает самые заветные желания и кровные интересы советского народа, самоотверженно борющегося за успешное претворение в жизнь великих предначертаний Коммунистической партии.

Каждый работник Гражданского воздушного флота, как и все советские люди, на опыте собственной жизни видит и чувствует любовную заботу Коммунистической партии и Советского правительства о благе нашего народа, твердо знает, что у них нет иных интересов, иных стремлений, кроме беззаветного служения народу.

В Гражданском воздушном флоте, как и во всех других отраслях народного хозяйства, идет бурный технический прогресс. Наши подразделения пополняются замечательными современными самолетами, в которых воплощены лучшие достижения советской науки и техники. Аэропорты и воздушные трассы оснащаются новейшей наземной техникой и радиоаппаратурой, обеспечивающей безопасность полетов. В Гражданском воздушном флоте выросли замечательные кадры — летчики, инженеры и техники, радисты и механики, работники многих других авиационных профессий, способные успешно решать задачи, поставленные партией и правительством перед Гражданским воздушным флотом.

Советское государство проявляет постоянную заботу о дальнейшем развитии воздушного транспорта и материального благосостояния авиарботников. Мы, труженики Гражданского воздушного флота, должны ответить на эту отеческую заботу самоотверженным трудом на благо нашей любимой Родины, выполнять в срок и с высокими качественными показателями государственный план, в совершенстве освоить авиационную технику, обеспечить полную безопасность полетов.

Работники Аэрофлота идут к знаменательной дате — 40-летию Гражданского воздушного флота СССР. Коллектив нашего управления, готовясь к этому славному юбилею, безаварийно выполнил государственный план 1961 года, а по отправке грузов, почты и авиационным работам в сельском хозяйстве подошел к рубежам пятого года семилетки. Сейчас взят темп, обеспечивающий досрочное выполнение плана 1962 года.

Но не в характере советских людей успоаиваться на достигнутом, обольщаться своими успехами. Личный состав Азербайджанского управления ГВФ, участвуя в соревновании за коммунистический труд, в четвертом году семилетки обязался выполнить годовой план досрочно, обеспечив рост объема воздушных перевозок на 30—35 процентов по сравнению с 1961 годом.

КОМАНДНЫЙ СОСТАВ, ПАРТИЙНЫЕ, ПРОФСОЮЗНЫЕ И КОМСОМОЛЬСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ВСЕ КОЛЛЕКТИВ АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ОБРАЩАЮТСЯ КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ ГВФ С ПРИЗЫВОМ ОЗНАМЕНОВАТЬ 40-ЛЕТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА ШИРОКИМ РАЗВЕРТЫВАНИЕМ СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ПОЛНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ.

Обеспечение полной безопасности полетов — святой долг и дело чести всех работников Гражданского воздушного флота. Это — первостепенная задача, поставленная партией и правительством перед нами. Родина доверила авиаторам самое ценное и дорогое, что есть в нашей стране, — жизнь пассажиров, и мы обязаны все делать, чтобы оправдать это доверие.

МЫ ПРИЗЫВАЕМ ВАС БОРЬТЬСЯ ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО КАЖДОГО ПОЛЕТА, ЗА ОТЛИЧНУЮ ОТРАБОТКУ КАЖДОГО ЭЛЕМЕНТА, СВЯЗАННОГО С ВЫПОЛНЕНИЕМ ПОЛЕТОВ. В этой борьбе должны деятельно участвовать все авиационные специалисты, все работники воздушного транспорта: экипажи самолетов, инженеры и техники, работники служб движения, радиолокации и радионавигации, работники всех других наземных служб, призванных обеспечивать подготовку и выполнение каждого рейса и задания на авиационных работах.

Летный состав Азербайджанского управления ГВФ, глубоко сознавая всю важность выполнения этой первостепенной задачи, берет на себя следующие обязательства:

отлично выполнять каждый элемент предварительной и предполетной подготовки;

образцово выполнять каждый элемент техники пилотирования на взлете, в полете и при посадке самолетов;

в совершенстве владеть радиолокационными и радиотехническими средствами самолетовождения и слепой посадки;

в каждом полете оттачивать технику пилотирования и самолетовождения, постоянно поддерживая высокий уровень присвоенного пилоту летного минимума и класса;

глубоко знать теорию полета, штурманское дело, летную эксплуатацию материальной части, метеорологию и умело применять эти знания в практике подготовки и выполнения каждого полета;

обеспечить высокую слаженность и взаимодействие в работе экипажа в рейсовых условиях и на авиационных работах.

Работники инженерно-авиационной службы обязуются обеспечить выпуск воздушных кораблей в полет с полной гарантией их безупречной работы в воздухе от взлета до посадки.

Работники службы движения берут на себя обязательства полностью исключить из практики руководства полетами случаи опасных сближений самолетов в воздухе, предотвратить попадания само-

летов в зоны опасных метеоявлений, гарантировать точную посадку самолетов по радиотехническим средствам в сложных условиях погоды.

Работники службы радиолокации и радионавигации обязуются обеспечить безотказную работу всех средств связи, систем посадки самолетов, быстро, без задержек и искажений вести прием и передачу, своевременно и качественно проводить профилактические мероприятия.

Работники наземных служб берут обязательства своевременно заправлять самолеты тщательно проведенным авиатопливом, правильно без нарушения условий центровки производить загрузку самолетов, полностью и без задержек готовить к вылету воздушные корабли.

Чтобы выполнить эту задачу, каждый авиарботник, независимо от его профессии, обязан постоянно совершенствовать свое мастерство, повышать теоретические знания и практические навыки, в совершенстве владеть авиационной техникой, стремиться к тому, чтобы СТАТЬ ПОДЛИННЫМ МАСТЕРОМ СВОЕГО ДЕЛА.

Полная безопасность полетов требует от всех нас образцовой дисциплины, высокого морального облика, строгого соблюдения приказов, наставлений и инструкций, регламентирующих работу на воздушном транспорте.

Мы полностью поддерживаем Обращение участников Всесоюзного совещания железнодорожников и работников морского, речного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта о том, чтобы еще лучше объединить свои усилия для выполнения поставленной Коммунистической партией и Советским правительством задачи полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, обеспечения четкого взаимодействия в работе всех видов транспорта.

Обращаясь к вам с призывом широко развернуть соревнование в честь 40-летия Гражданского воздушного флота, мы выражаем полную уверенность в том, что к своему юбилею Гражданский воздушный флот Советской страны придет еще более окрепшим, пополнив свои ряды новыми десятками и сотнями коллективов коммунистического труда, новыми сотнями и тысячами ударников коммунистического труда.

На большие трудовые дела во славу Родины мы призываем вас, дорогие товарищи! Весь жар наших сердец, все лучшие порывы своей души, все творческие силы и способности, отдадим быстрейшему претворению в жизнь великой Программы строительства коммунизма!

ОБСУЖДЕНО И ПРИНЯТО НА ОБЩИХ СОБРАНИЯХ ЛИЧНОГО СОСТАВА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА.

ВСТРЕТИМ 40-ЛЕТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР НОВЫМИ ТРУДОВЫМИ ПОБЕДАМИ ВО СЛАВУ ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ!

В ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ ГЛАВНОЕ —

КОНКРЕТНОСТЬ

С совещания партийного актива УрТУ ГВФ

В ОПРОСЫ воспитания личного состава подразделений в духе неуклонного выполнения служебного долга всегда были, есть и будут в центре внимания политработников и партийного актива.

Повышение уровня безопасности полетов в первую очередь зависит от высокой сознательности, безукоризненной дисциплины каждого авиаработника. Не случайно поэтому семинар заместителей командиров подразделений по политчасти, секретарей партбюро и председателей комиссий партийного контроля, состоявшийся на днях в политотделе УрТУ ГВФ, прошел под знаком усиления борьбы за ликвидацию предпосылок к летным происшествиям.

Как правило, большинство летных происшествий происходит в результате недоученности личного состава и грубых нарушений наставлений и инструкций, регламентирующих правила полетов. Чтобы обеспечить безаварийную работу, необходимо политработникам и партактиву изучать личный состав, знакомиться с личными делами авиаработников, чтобы постоянно иметь представление о деловых качествах и моральном облике каждого авиационного специалиста. Такая постановка воспитательной работы дает возможность обеспечить предупреждение летных происшествий.

Общественные организации часто не дают правильной оценки положения в подразделении, а поэтому воспитательная работа не приобрела еще необходимой конкретности.

Как правило, активисты подразделений созываются на разного рода семинары, сборы, совещания, а люди, недостаточно устойчивые в моральном отношении, иногда остаются в стороне, предоставленные самим себе.

Такого рода недостатки приводят к отсутствию должной направленности в работе, в связи с чем низка действенность мероприятий.

Взять, к примеру, лекционную деятельность кабинета политического просвещения в Кольцово. Из сорока лекций, прочитанных авиаработникам, только одна лекция была посвящена авиационной тематике. А ведь лекция должна интересовать слушателей, давать им что-то новое, ценное.

Правда, касаясь лекционной тематики, ряд товарищей, в частности, тов. Хворостов, советовали на то, что ни Общество по распространению политических и научных знаний, ни политотдел УрТУ ГВФ не располагают разработанными лекциями, непосредственно касающимися гражданской авиации.

Такого рода объяснения не должны приниматься всерьез, так как наши кадры авиаработников имеют вполне достаточное число квалифицированных специалистов, способных ликвидиро-

вать этот тематический кризис. Это дело нужно только продумать и организовать. Однако обеспечение лекторов разработками лекций еще не решит успеха лекционной пропаганды. Очень важно учитывать аудиторию, для которой организуется та или иная лекция.

Особую опасность в настоящее время представляет положение в ряде коллективов, граничащее с круговой порукой. Взять, к примеру, случай с командиром Ли-2 Акуловым (авиатранспортное подразделение). Тов. Акулов допустил грубое нарушение дисциплины, совершил прогул. В партбюро, в профорганизации мнение было единодушным — снять Акулова с летной работы. Но нашлись у нарушителя дисциплины защитники, острые углы нарушения были сглажены и все ограничилось переводом Акулова во вторые пилоты. Показателен и позорный случай с тов. Бгашевым, который, будучи только что назначенным командиром самолета Ил-18, попал в Адлере в вытрезитель. Командование сняло его с летной работы, партбюро объявило Бгашеву строгий выговор, а председатель местного авиатранспортного подразделения тов. Чанов после всего вышеперечисленного попытался передать материалы на Бгашева в товарищеский суд.

БОЛЬШОЙ разговор на семинаре состоялся об уровне дисциплинарной практики в подразделениях. Иногда о положении дел в подразделениях судят по количеству взысканий. Это далеко не всегда дает возможность объективной оценки, так как в ряде случаев велика еще тяга командиров к раздаче взысканий направо и налево, а в некоторых подразделениях наоборот — командиры боятся взысканий, а в связи с этим снижается командирская требовательность.

В ряде случаев взыскания далеко несоразмерны нарушениям. Так, начальник Свердловского аэропорта тов. Збыковский счел возможным ограничиться замечанием в отношении работника, допустившего прогул и пьянство.

Поэтому, анализируя состояние дисциплины в подразделениях, необходимо обращать первоочередное внимание на тяжесть проступков и нарушений, а не на численность взысканий.

Не всегда взысканию подвергаются лица, непосредственно ответственные за нарушение. Так, в Ханты-Мансийском аэропорту за летное происшествие был наказан техник-бригадир, в

то время, как обязанности по организации и обеспечению безопасности полетов в данном случае лежали на старших командирах.

УЧАСТНИКИ семинара с большим вниманием выслушали сообщения о работе комиссии партийного контроля. Тов. Феничев из Курганского подразделения рассказал об опыте работы комиссии партийного контроля, которой он руководит. Длительное время в автохозяйстве подразделения было неблагополучно с трудовой дисциплиной: прогулы, пьянство в рабочее время, задержка с выходом автомашин на линию, были среди шоферов обычным явлением.

Члены комиссии партийного контроля ознакомились с обстановкой в автохозяйстве и пришли к выводу, что корень зла в самом руководителе службы — тов. Бабочине, который не столько боролся против нарушений, сколько потворствовал им.

Были приняты меры по оздоровлению руководства, и положение с дисциплиной наладилось.

Вышеприведенный факт лишь раз свидетельствует о том, как важно проводить воспитательную работу конкретно, чтобы в поле зрения постоянно находились люди с их заботами, нуждами, достоинствами и недостатками.

Без учета графиков

Лето — период самой напряженной летной работы. Значительно возрастает поток пассажиров и грузов. Естественно, в этих условиях с нас не снимается обязанность обеспечивать регулярные рейсы. Однако практика показывает обратное. В этом вопросе мы большие претензии имеем к ЛЭРМ Челябинского аэропорта.

Зачастую неоправданно работники ИАС задерживают самолеты. Мы поэтому не можем своевременно выполнить производственный план.

Сошлюсь на факты. По графику на подготовку самолета Ан-2 № 13739 требовалось 2—3 дня, а фактически он простоял с 4 по 14 апреля с. г.

Желает быть намного лучшим и качество обслуживания материальной части. На ряде машин, вышедших на эксплуатацию после ремонта в ЛЭРМе, обнаруживается большое количество дефектов.

В. ДЕРБИН,
командир летного коллектива Челябинского подразделения.

Они трудятся рядом с нами



В реммастерских трудятся немало хороших производственников. Одним из них является токарь слесарно-механического цеха В. Казанцев. Умело применяя новые способы обработки металла, он добивается высокого качества продукции. Недавно В. Казанцев вступил в комсомол. Это обязывает его трудиться еще лучше, еще производительнее. Сейчас передовик нашего цеха постоянно выполняет производственные задания на 120—140 процентов.

А. УШАКОВ,
мастер слесарно-механического цеха.

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Заканчивается июнь, последний месяц трудового полугодия. С какими же результатами подходят авиаработники к этому рубежу?

Впереди курганцы. План по налету тонна-километров они выполнили на 108,5 процента. План по перевозке пассажиров выполнен на 123 процента, а почты — на 106 процентов.

Неплохо потрудились и авиаработники Перми. Так же, как и курганцы, они уже 26 июня идут с перевыполнением плана по всем показателям, за исключением грузовых отправок.

Подводят работников управления авиатранспортники. Так, например, пилоты авиатранспортного подразделения отстают по налету тонна-километров. Происходит это за счет недоналета часов и низкой производительности в час, самолетов Ил-18.

В. ПЕРЕПЕЛКИН,
начальник планового отдела УрТУ ГВФ.

В ИНТЕРЕСАХ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Плохо на сегодняшний день у тюменских вертолетчиков с подбором кадров. Особенно неблагополучно с подготовкой бортмехаников. Большинство бортмехаников не имеет свидетельств и по существу они не прошли достаточной квалифицированной подготовки.

Следует обратить внимание командования и на то, что вторые пилоты недостаточно квалифицированы. А это, в свою очередь, происходит потому, что вопрос с подбором опытных командиров решается не всегда продуманно. Так, командиром вертолета был назначен бывший командир самолета Як-12 тов. Кацук без какой-либо серьезной подготовки. Поэтому трудно ожидать, что второй пилот в экипаже может в настоящее время перенять у командира опыт работы.

На мой взгляд, командирами вертолетов следует назначать пилотов лишь при условии, если они проработали на вертолетах не менее двух лет.

АФАНАСЬЕВ,
председатель комиссии партконтроля вертолетного подразделения.

Отлично обслужим пассажиров

Личный состав отдела перевозок Магнитогорского аэропорта включился в социалистическое соревнование в четвертом году семилетки за досрочное выполнение годового плана 1962 года. Мы взяли повышенные обязательства, направленные на улучшение культуры обслуживания пассажиров, своевременную отправку почты и грузов.

Воодушевленные решениями XXII съезда КПСС, работники отдела перевозок в первом квартале план по перевозкам пассажиров выполнили на 118,3 проц., по общему гоннажу — на 108 проц. Этот успех обеспечен нашими людьми. Хорошо потрудились диспетчер отдела перевозок Т. П. Зубова,

ударники коммунистического труда диспетчер Л. В. Беспалова и кассиры В. И. Красильникова и В. Г. Столовая.

За этот период со стороны личного состава не было нарушений трудовой дисциплины, задержек самолетов и засылки грузов.

Комсомольская организация аэропорта организовала рейд и обнаружила ряд недостатков в обслуживании пассажиров; не было указателей на выход пассажиров в город, не было оборудовано место для пассажиров перед посадкой, неисправной была эстакада для грузов. После рейда мы сразу составили план

мероприятий по устранению недостатков, провели общее собрание личного состава.

Для удобства рекламования показателей в выполнении плана нами изготовлен стенд показателей, на котором отражается выполнение плана перевозок пассажиров и грузов за день и месяц.

В своей работе мы имели и ряд недостатков, которые мешают нам в выполнении плана второго квартала. По расписанию вводились рейсы 303—304, 295—296 по летнему расписанию. Но эти рейсы не выполняются, так как звено Магнитогорского аэропорта состоит всего из одного самолета Ан-2. Приволжским управлением планировались

рейсы 901—902, 903—904, 165—166, которые также отменены. При полной загрузке пассажиров и грузов на Москву рейсы 55—56 не выполняются. Не планировалось совсем грузовых самолетов для вывозки грузов, хотя мы имели большое количество пассажиров и грузов. Все это резко сказывается на выполнении плана перевозок второго квартала.

Работники отдела перевозок Магнитогорского аэропорта полны решимости с успехом решить те задачи, которые поставили партия и правительство перед Аэрофлотом.

И. КАШПУРОВСКИЙ,
начальник горгагента Магнитогорского аэропорта.



На снимке: новое здание аэровокзала в Тюмени.

ПОПРАВКА

В газете «Авиатор Урала» досрочно» по вине редакции до № 47 за 27 июня в заметке пущена ошибка. Следует читать: Л. Исаевой «Полугодовой план «обработано свыше 200 тысяч га».

НС20377. Заказ № 4150. И. о. редактора Р. ЛАПИКОВ.