

## О РАБОТЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ



№ 53 (1166).  
СРЕДА  
18 ИЮЛЯ  
1962 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

### ЗНАКОМЬТЕСЬ — ЗВЕНО КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Каждому из них нет еще и тридцати. Все они внешне непохожи, у них разные характеры, но что-то сроднило этих людей. Пожалуй, это — пожизненная любовь к авиации, к летной службе, которая стала их второй натурой. Взять, к примеру, Алексея Васильевича Леонтьева. Худощавый, молодой парень. Отличается от других, может быть, лишь тем, что немногословен. Зато каждое слово предельно ясно и весомо. По-командирски весомо.

Что ж, это и неудивительно: ведь Алексей Васильевич командир звена коммунистического труда. Когда знакомишься с людьми этого небольшого летного коллектива, то приходишь к выводу, что звание коммунистического он несет с честью. Несмотря на молодость большинства членов экипажей, люди прошли суровую жизненную школу. Начнем опять-таки с командира звена. Его путь в авиации не был стремительным взлетом. Зато это был путь, каждый этап которого зримо и явственно приближал молодого авиатора к заветной цели.

Двенадцать лет назад Алексей закончил школу авиамехаников. В течение трех лет он работал в качестве механика, а затем техника самолета, обслуживая По-2 и Ан-2. И не удивительно, что, став в 1955 году пилотом, он знал вверенную машину безукоризненно, понимал ее и чувствовал, как неотъемлемую часть собственного организма.

Два года назад молодой пилот был назначен командиром звена. Оказалось, что он не только хороший, знающий летчик, но умелый воспитатель летного состава. Он старается в своей работе опираться не только на командиров самолетов, но и на рядовых летчиков и авиаспециалистов.

Особая роль в звене принадлежит старшему авиационному технику М. Д. Тарасову. Еще бы, ведь он секретарь парторганизации! Это в первую очередь благоговорно сказывается на укреплении дисциплины среди технического состава, на росте сознательности и трудовой активности.

Заслуженным авторитетом среди личного состава звена пользуется командир самолета Ан-2 А. И. Бауриин. Опытный летчик, хороший товарищ. Недаром сослуживцы избрали его председателем местного комитета профсоюза. Он, как настоящий активист, сам является примером в выполнении служебного долга. Он требователен. И требовательность понимает в первую очередь, как требовательность к себе. Поэтому неслучайно в его экипаже уста-

новились атмосфера взаимопонимания и товарищества.

Хочется пожелать, чтобы и в другом экипаже самолета Ан-2, где командиром В. И. Дмитриев, установились такие же отношения. Дмитриев — отличный пилот по общему мнению, однако, как командир, он еще не нашел себя в достаточной мере. Порой не хватает ему командирского такта. Но товарищи по звену уверены, что он успешно преодолеет имеющиеся недостатки и станет зрелым командиром.

Можно было бы говорить о хороших людях звена бесконечно. Такими, как авиатехник Николай Механшин, командир Як-12 тов. Ярков и многими другими, можно гордиться.

Хорошо идут дела в Кудымкерском звене коммунистического труда. На небольшом аэродроме ошутимо бьется полнокровный пульс нашего времени.

В. СИБИРЦЕВ.

## ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

### В центре внимания —

### ЭКИПАЖ

В летном коллективе самолетов Ли-2 авиатранспортного подразделения длительное время с дисциплиной среди личного состава было неблагополучно. Это принесло немало беспокойства секретарю партийной организации тов. Ельцову. Надо было найти реальные пути к исправлению тревожного положения.

Коммунисты коллектива начали с того, что взяли на учет всех товарищей, которые имели дисциплинарные взыскания за нарушения трудовой дисциплины.

Это дало, во-первых, возможность иметь наиболее полное представление о положении в коллективе и, во-вторых, поставило нарушителей дисциплины в довольно затруднительное положение. Вопрос был, что называется, поставлен ребром: «либо вы, товарищи, работайте, либо следует с вами расстаться».

А за категорическими выводами последовали конкретные дела. Так, после длительных попыток поставить на правильный путь некоторые товарищи были уволены. Таким образом поступили с командиром корабля Акуловым. Подобные же меры были приняты и к Беспалову. У тов. Беспалова не было склонности к выпивке, однако он постоянно опаздывал на работу, пренебрегал представлениями по летной службе.

Недавно в политическом управлении ГВФ были заслушаны доклады начальника политотдела Западносибирского управления ГВФ тов. Пыженкова Н. С. и и. о. начальника политотдела Украинского управления тов. Никитина А. К. о работе общественных инспекторов по безопасности полетов.

Как известно, институт общественных инспекторов по безопасности полетов был создан в ГВФ в начале 1962 года в целях еще более широкого привлечения общественности подразделений к активному участию в обеспечении безопасности полетов. Тогда же начальником ГУ ГВФ было утверждено Положение об общественных инспекторах по безопасности полетов, которым определены их права и обязанности.

Выборы общественных инспекторов по безопасности полетов были проведены во всех летных подразделениях, аэропортах и их основных службах. В Западносибирском и Украинском управлениях этой чести были удостоены наиболее подготовленные специалисты, люди авторитетные, хорошо зарекомендовавшие себя на производстве, активные общественники.

Уже первые месяцы существования института общественных инспекторов по безопасности полетов убеждают в его несомненной полезности. Во многих случаях общественными инспекторами были предупреждены нарушения правил полетов и технической эксплуатации самолетов, выявлены недостатки в работе служб и отдельных работников, чья недисциплинированность и

калатное отношение к порученному делу могли привести к летному происшествию. Общественный инспектор бортмеханик Западносибирского подразделения реактивных самолетов тов. Кулак предотвратил выпуск в рейс самолета, на котором работники ЛЭРМ не устранили дефекты, угрожавшие безопасности полетов. По настоянию общественного инспектора тов. Успенского и при его личном участии были устранены многие недостатки в работе одесских ЛЭРМ, в результате чего повысилось качество технического обслуживания самолетов. Коммунист тов. Стратуца почти два десятка лет работает без летных происшествий. Будучи общественным инспектором по безопасности полетов, он часто беседует с молодыми пилотами, делится с ними своим богатым опытом и личным примером учит точно соблюдать правила полетов.

В своих подразделениях общественные инспектора проводят разъяснительную работу, активно участвуют в послеполетных разборах и на разборах работы служб, в разработке мероприятий по повышению безопасности полетов.

В Западносибирском управлении общественных инспекторов пригласили на собрание партийного актива, на обсуждение которого был вынесен вопрос о задачах партийных организаций по ликвидации предпосылок к летным происшествиям, затем они были подробно проинструктивированы о том, как общественные инспектора должны проводить свою работу. Однодневный семинар общественных инспекторов по безопасности полетов был проведен в Украинском управлении. Здесь общественные инспектора ознакомились с анализом летных происшествий, имевших место в подразделениях управления, получили консультацию по различным вопросам своей практической деятельности.

В ходе обсуждения докладов тт. Пыженкова и Никитина было установлено, что в ряде подразделений командиры не руководят

работой общественных инспекторов и, вопреки требованию положения, перекладывают эту свою обязанность на общественные организации. Встречаются и такие факты, когда отдельные командиры подразделений игнорируют справедливые требования общественных инспекторов, не обращая внимания на их сигналы о неблагополучии с обеспечением безопасности полетов. Подобное положение не может быть терпимо. Командиры обязаны повседневно руководить работой общественных инспекторов, поддерживать их, способствовать тому, чтобы общественный инспектор мог в полном объеме использовать свои права, проявлять свою инициативу в борьбе с любыми предпосылками к летным происшествиям.

Каждый день общественные инспектора обогащаются опытом работы, они ищут наиболее целесообразные и действенные формы и методы своего участия в борьбе за безопасность полетов. Но не всегда эти поиски идут в нужном направлении. В отдельных управлениях общественным инспекторам рекомендуют составлять ежемесячные планы своей работы, требуют от них представления ежемесячных письменных отчетов-донесений. Это лишь отвлекает общественных инспекторов от живого дела и грозит опасностью бюрократизировать полезное начинание, каким является введение института общественных инспекторов по безопасности полетов, похоронить его в ворохе бумаг.

Общественные инспектора по безопасности полетов делают большое и важное дело. Высокое чувство ответственности за судьбу порученного дела, нетерпимость к недостаткам и личный пример безукоризненного выполнения своего служебного долга — вот что является самым сильным оружием в руках общественного инспектора. От командиров и общественных организаций подразделений общественные инспектора по безопасности полетов ждут не бумажного руководства, а повседневной помощи, внимания и поддержки.

### Они трудятся рядом с нами



Когда Григорий Степанович Вашутин пришел десять лет назад в Магнитогорский аэропорт, он начал свою трудовую деятельность с кладовщика.

Сейчас член КПСС Г. С. Вашутин работает техником ГСМ. Своим добросовестным отношением к обязанностям он сыскал уважение в коллективе аэропорта.

### Мировой рекорд скорости

СООБЩЕНИЕ ТАСС

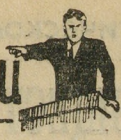
7 июля 1962 года инженер-летчик подполковник Мосолов Г. К. на самолете Е-166 с турбореактивным двигателем пролетел над мерной базой в двух направлениях и получил среднюю скорость 2 678,5 км в час, что на 93 км в час превышает абсолютный мировой рекорд скорости, установленный 22 ноября 1961 года летчиком США полковником Робинсоном.

На одном из заходов в полете тов. Мосолова была зарегистрирована скорость, превышающая 3 000 км в час.

Материал полета Г. К. Мосолова направляется в ФАИ для оформления нового абсолютного мирового рекорда скорости на базе 15—25 км.

А. КОБЕЛЕВ,  
заместитель командира  
авиатранспортного  
подразделения  
по политчасти.





## Хитрость не помогла

Ганзовею Вакилову всего двадцать четыре года. Работает он диспетчером-плановиком в службе движения Кольцовского аэропорта. Работа интересная. Коллектив дружный. Что же привело Ганзовею Вакилова на скамью подсудимых товарищеского суда? На этот вопрос сразу и не ответишь.

А факты говорят сами за себя. 2 июля диспетчер Вакилов опоздал на работу на целых три часа, а когда явился, на рабочем месте допущен не был: слишком уж явными были признаки опьянения. Этот случай сам по себе безобразен и ни в какие рамки не укладывается, но это еще полбеды. Главное то, что Ваки-

лов, явившись на работу с опозданием и в нетрезвом состоянии, попытался оправдать себя, встал на путь обмана, доказывая свою правоту.

Когда его направили по собственному настоятельному требованию в санчасть для проверки на алкоголь, он подговорил, по видимому, своего друга и тот прошел вместо Вакилова обследование.

На товарищеском суде мы пытались выяснить, кто же все-таки проходил обследование за Вакилова, но нам так и не удалось добиться истины. Вакилов отговаривается тем, что, мол, он попросил какого-то пассажира об этом. Вряд ли это правда.

Работники службы движения и информационно-справочной службы решительно осудили недостойное поведение Вакилова. Гневными были выступления тт. Мартюшева, Гурьева, Смирнова, Кузнецова, Теплицкого и других.

Вместе с тем, товарищи по работе дали Вакилову ряд полезных советов, старались, чтобы он не только осознал пагубность своего поведения, но и смог вовремя исправиться.

Перед лицом товарищей Ганзовей Вакилов дал честное слово изжить недостатки и не допускать в будущем нарушений дисциплины.

Учитывая то, что Вакилов ранее не допускал грубых нарушений трудовой дисциплины, товарищеский суд объявил ему общественный выговор.

**П. ДМИТРИЕВ,**  
председатель товарищеского суда службы движения Кольцовского аэропорта.



Раиса Васильевна Штинова работает радистом-наносителем в АМСГ Магнитогорского аэропорта. В совершенстве овладев своей специальностью, она помогает молодым специалистам Сантеевой, Кучеровой и другим. Благодаря дружной работе коллектива оправдываемость данных погоды на метеостанции заметно повысилась.

На снимке: Р. В. Штинова за настройкой радиоаппаратуры.  
Фото Е. Липовича.

## Дело добрых рук

Высокие красавицы-сосны, зеленые лужайки, воздух, напоенный ароматом полевых цветов и трав, — это дары природы. А все остальное — дело добрых человеческих рук. Это карусель, привлекающая внимание не только ребятишек, но и взрослых. Это гигантские шаги, на которых с упоением раскачиваются мальчишки и девчонки, чертов колесо, песочницы, качалки, грибки. Небольшой салон, где мама, пока сын или дочь увлечены игрой, может почитать, повязать, даже поглядеть платишки — к салону подведено электричество и есть розетка. Баскетбольная и волейбольная площадки. Расцветающие клумбы.

Все это вместе называется: детский парк рабочего поселка Кольцово. Здесь живут, в основном, работники Свердловского аэропорта.

Еще зимой поселковый Совет решил создать детскую площадку.

— Почему площадку? — спросил председатель комитета Реактивной улицы Афанасий Степанович Бердышев. — Давайте сделаем детский парк. Хороший, настоящий. Нет средств? А мы создадим его на общественных началах.

Афанасий Степанович работает шофером в аэропорту, создал эскизы карусели, чертова колеса, салона и прочих сооружений. В ремонтных мастерских аэропорта провели все сварочные работы тоже на общественных началах. Умелые руки токаря Н. В. Его-

рова помогли создать качели и карусель. Мастер ремонтных мастерских П. Пыжьянов взялся за строительство гигантских шагов. Спортивные площадки возникли при непосредственном участии деятиклассника Вани Бердышева.

Всем хотелось, чтобы парк был освещен. И тогда на помощь пришли ребятишки. Они подбирали кусочки провода, искали на дорогах и в сараях. Когда за дело берутся дружно — успех обеспечен. Из кусков разной длины срастили провод в 600 метров, и проблема электроосвещения была решена.

Пригодились и отработанные шатуны от списанного двигателя автомобиля, и выброшенный трос, и ненужные доски, и старые подшипники — все это использовали добрые, умные руки активистов.

— Мы не истратили ни рубля государственных средств, — с гордостью говорит Афанасий Степанович. — Все создали сами, своими руками.

Энтузиастов у детского парка много. Н. С. Сумина все свободное время проводила здесь, готовила вместе с А. Бердышевой, З. Сысковой и другими женщинами парк к открытию. У. Захарова поднималась в 5 часов утра и шла поливать клумбы. Ее никто не обязывал делать это, шла она сама, от доброго человеческого сердца. Очень многие отработали здесь по 26, 18 и 14 дней — благоустроивали, устанавливали аттракционы, наводили порядок.

И вот открытие парка состоялось. Торжественное, шумное. Собрался почти весь поселок. Больше всех, конечно, радовались ребятишки. Они с веселыми криками «опробовали» все аттракционы.

Сейчас детский парк стал любимым местом отдыха детей и взрослых. Н. С. Сумина составила список дежурств в парке, и жители охотно соглашаются последить за детьми. С утра до вечера слышатся здесь ребячьи голоса, звенит смех. Составлены первые баскетбольные и волейбольные команды. Ребята мечтают о футбольном поле, о беговых дорожках.

— Что ж, может быть, и это удастся нам осуществить, — говорит Афанасий Степанович. — И еще думаем мы «музифицировать» парк, чтобы было веселее.

Хорошие планы у активистов поселка.

**Л. ВАСИЛЬЕВА.**



## Из редакционной почты

### УЛИТА ЕДЕТ

Если внимательно присмотреться к работе Пермского аэропорта, приходится, к сожалению, признать, что культура обслуживания пассажиров здесь еще желает много лучшего.

Досадно и то, что большинство недостатков можно было бы устранить. Вот факты.

6 июля прибыл самолет рейсом 206 из Кудымкара. Никто из работников аэропорта не встретил прибывших пассажиров. Пассажиры разбрелись по летному полю и направились кто куда.

Или взять случаи с задержками вылетов. Само по себе это нежелательно, но работники отдела перевозок усугубляют положение. Так самолет, который должен был вылететь 926 рейсом 6 июля в 15.50, задержался с вылетом. Пришло время объявления посадки, время вылета, а радио аэропорта как в рот воды набрало.

Пассажиры, естественно, заволновались, обратились в справочное бюро и лишь через полтора часа радио передало первую справку о том, что 926 рейс запаздывает и когда будет, неизвестно.

Короче говоря, получилось по поговорке: «Улита едет, когда-то будет...»

**Р. КОМАРОВА,**

научный работник Пермского университета.

### ОТ РЕДАКЦИИ

Письмо тов. Комаровой — сигнал тревожный. Несмотря на то, что в корреспонденции тов. Федорова «Будни авиаработников Перми», опубликованной в газете «Авиатор Урала» 27 июня 1962 года, содержатся положительные отзывы о деятельности работников Пермского аэропорта, редакция считает необходимым обратить внимание на повышение культуры обслуживания пассажиров.

Сотрудникам отдела перевозок аэропорта следует прислушаться к голосу пассажиров.

## По Аэрофлоту

### Бдительность пилота

Экипаж самолета Ан-2 в составе командира Ивана Степановича Шматко и второго пилота Ивана Степаненко выполнял пассажирский рейс из Кировограда на Киев. Летели на высоте 300 метров.

...Но что это? Зоркий глаз пилота заметил языки пламени: горела прошлогодняя трава. В клубах дыма пилот разглядел стоящий на поле самолет Ан-2.

— Нужно предупредить беду! — решил Шматко.

Скоро диспетчер Черкасского аэропорта принимал радиogramму с борта.

— Пожар угрожает самолету. Примите срочные меры.

А через некоторое время с аэродрома поднялся самолет Як-12 и лег курсом на Каменку. Пожар был ликвидирован своевременно.

**И. о редактора Р. ЛАПИКОВ.**

НС20432. Заказ № 4375.

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



Пусть вас не смущает, читатель, надпись на стенде, который установлен на территории вертолетного подразделения Тюмени. Судя по кучам камней и строительному мусору, который разбросан вокруг нее, данная «Доска почета» давно уже не в почете у руководителей подразделения.

Надо полагать, что в ближайшее время они все-таки найдут время для того, чтобы расчистить подступы к доске передовиков производства.



## Уголок юмора

### САТИРИЧЕСКИЕ МИНИАТЮРЫ

#### Вознеслись

Орел,  
Отнюдь не по своей охоте,  
Однажды очутился на болоте,  
Неделю там провел  
С большим крылом...  
С тех пор  
Лягушки лезут вон из кожи,  
Пытаясь всем внушить одно  
и то же:  
— Учтите, дружим мы  
с Орлом!..

#### Погубили

Тот самый клен,  
что возле почты рос,  
Вдруг полюбился лирикам —  
до слез.  
Он был срифмован  
с тысячую влюбленных,

Он должен был  
отвешивать поклоны,  
Шуметь листвою —  
при ветре и без ветра  
И тень свою  
дарить прохожим щедро;  
Шептать о чем-то —  
просто и «непросто».  
Бамбук опережая в темпах  
роста,  
Подслушивать поэтов  
каждый вздох...  
Несчастный клен  
не выдержал:  
Засох!

#### Звонкая репутация

Взяла обязательство  
чайная ложка:  
По литру сметаны зачерпывать  
враз!  
Она, очевидно, ошиблась  
немножко:

Способностей ложкиных беден  
запас...  
Зато среди посуды  
высокое мнение  
Сложилось о ней  
И живет до сих пор:  
— Видать, ей по силам большие  
свершения —  
Не зря ж ей даны  
Этот блеск и задор!..

#### Плюшевый хищник

Был папа рад,  
что не пуста сберкнижка:  
— Не за горами «волга!» —  
он шутил.  
Но купленный в универмаге  
«мышка».  
Третью сбережений разом  
проглотил!  
**В. МИЛЮТИН,**  
радиооператор  
Курганского аэропорта.