

# РАВНЕНИЕ — НА ЛУЧШИХ

У советского народа издавна существует замечательная традиция — подводить в канун празднования Великого Октября итоги своей трудовой деятельности. Предприятия, стройки, совхозы рапортуют Родине о своих достижениях, называют имена тех, кто уже сегодня живет и трудится по-коммунистически.

Есть чем гордиться и авиаработникам Уральского территориального управления. План десяти месяцев выполнен по налету тонна-километров на 100 проц., по приведенным часам — на 111,8 проц., по перевозке пассажиров — на 107 проц.

В канун 45-й годовщины Октября приказом начальника управления занесен в Книгу почета радиотристант службы связи Кольцовского аэропорта А. И. Кунгурцев. Новые имена украшают отныне и Доску почета управления. Среди тех, кто удостоен этой высокой чести, командир корабля Ил-18 Л. Ф. Гусев, бортпроводница авиатранспортного подразделения А. Б. Ильясова, пилот-инструктор Тюменского подразделения В. А. Моргунов, электрогазосварщик СМУ-8 П. А. Козырев и другие.

Четырнадцать лучших авиаработников награждены Почет-



ными грамотами управления. Они вручены авиатехнику Челябинского подразделения С. В. Качинскому, командиру корабля Ил-12 Б. С. Захарову, командиру звена Тюменского вертолетного подразделения А. И. Марченко, телеграфистке службы связи Кольцовского аэропорта М. П. Яковой и другим.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА  
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## ГРАМОТНЫЙ ПИЛОТАЖ —

По роду своей работы мне часто приходится бывать в подразделениях с целью проверки техники пилотирования летного состава. В связи с этим у меня сложились определенные мнения и замечания, которыми я считаю полезным поделиться на страницах газеты.

Прежде всего необходимо отметить, что техника пилотирования у отдельных пилотов отличается от тех требований, которые записаны в методике выполнения полета на самолете Ан-2.

Некоторые пилоты летают небрежно, не выдерживают заданных скоростей, углов крена, порядка и последовательности, которые требуют руководство по летной эксплуатации. Причем, летают они так не потому, что не могут выдержать установленной скорости, построить правильно «коробочку» или рулить с пассажирами более плавно — без резкого применения тормозов. Нет, они просто привыкли летать без самоконтроля.

В большинстве ошибок и отступлений, допускаемых пилотами, виновны те, кто обучал их. В основном, командный и инструкторский состав в подразделениях назначается из опытных пилотов, однако некоторые из них сами имеют отрицательные факторы в технике пилотирования самолета. Эти ошибки и отступления от требований передаются, конечно, неумышленно молодым пилотам. Происходит это потому, что часть командного состава не знает достаточно хорошо методики полета и пренебрегает ее требованиями.

Способствует этому и то, что некоторые товарищи из командно-летного состава по несколько лет, а то и совсем не занимались в учебно-тренировочном подразделении, не обновляли своих теоретических и практических знаний. Приведу такой пример. Проверяя технику пилотирования в Уктусском подразделении, я обратил внимание, что некоторые пилоты (т.т. Князев, Кохан, Гладышев) имеют одну и ту же ошибку. На взлете (с закрылками) после отрыва самолета от земли они резко отжимают самолет и низко выдерживают над землей, пока скорость не достигнет 130—140 километров в час.

После этого они переводят самолет в набор высоты.

Как видите, профиль взлета примерно такой же, как на самолете По-2. Вряд ли нужно

## ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

говорить, что такой взлет на Ан-2 не только не грамотный, но и опасный.

На замечания, которые были сделаны пилотам, они отвечают, что их так учит командир подразделения тов. Волков. Когда

### Трибуна передового опыта

я поинтересовался у тов. Волкова, он, действительно, подтвердил: «Да, это мое приказание».

Ясно, что такие приказания вносят дезорганизацию в тренировку и обучение пилотов. Командный и инструкторский состав должен обучать и тренировать по единой методике, основываясь только на документах, а не на личном опыте. Это тем более необходимо, что сейчас перед нами стоит ответственная задача: качественно обучить и оттренировать летный состав для полетов в осенне-зимний период.

В заключение приведу наиболее часто встречающиеся ошибки в технике пилотирования при полетах по прямоуглольному маршруту над аэродромом и в зоне:

1. Резкое применение тормозов при рулении.
2. Уклонение на взлете влево на 5—10° (не учитывается реакция винто-моторной группы).
3. Преждевременный отрыв самолета на малой скорости при взлете (повторное касание).
4. Долгое и низкое выдерживание самолета над землей при взлете. (Самолет Ан-2 после отрыва от земли энергично, но не резко, отклонением штурвала от себя переводится на выдерживание с небольшим углом набора высоты с таким расчетом, чтобы на высоте взлетной дистанции 20—25 метров скорость была заданная (без закрылок 135—140 километров в

Прошло полтора месяца со дня опубликования на страницах газеты «Авиатор Урала» передовой статьи под заголовком «Игнорирование критики — недопустимое явление», в которой были приведены многочисленные факты замалчивания критики на страницах газеты со стороны отдельных руководителей.

Следует заметить, что подавляющее большинство ответственных должностных лиц и руководителей общественных организаций, в адрес которых были направлены сигналы печати, сделали для себя необходимые выводы. Достаточно сказать, что редакция получила большое

количество писем с мест о принятых мерах, об устранении тех или иных недостатков, отмечавшихся в материалах газеты.

Так, без лишних проволочек в редакцию поступили ответы от руководителей отдела перевозок Челябинского аэропорта по поводу материала, помещенного в газете «Авиатор Урала» за 26 сентября 1962 года под заголовком «Хамство без улыбки». Следует отметить также, как обнадеживающий факт, обстоятельный ответ начальника Тюменского аэропорта тов. Наумова на заметку, опубликованную 22 сентября 1962 года под заголовком «Выполнение коллективного договора сорвано». Без малейшей нервозности и демагогии руководители Тюменского аэропорта приняли выступление газеты и постарались объективно разобраться в затронутых вопросах и устранить недостатки в своей работе.

Однако было бы ошибочно полагать, что все без исключения ответственные товарищи пересмотрели свое отношение к сигналам печати.

Есть еще рыцари, которые в интересах ложно понимаемой чести мундира упорствуют в замалчивании выступлений в печати. Как правило, эти товарищи, не желая вынуждены в существо поднимаемых вопросов, стараются отыскать в выступлениях газеты какие-либо второстепенные детали, мелкие неточности с тем, чтобы использовать их в целях опровержения главного.

Самым возмутительным является то, что эти лица не где-то в Салехарде или в Кургане, а рядом с управлением.

Почти два месяца газета и печатным словом, и письменными, и устными напоминаниями не может взломать лед глубокого равнодушия командира Уктусского подразделения тов. Волкова и его заместителя по политической тов. Зобнина. С 16 июня 1962 года заметка техника-бригадира Уктусского подразделения тов. Ефремова по

вопросам охраны труда и техники безопасности ждет ответа.

А сколько редакция требовала от тов. Зобнина ответа на критический материал, опубликованный в газете «Авиатор Урала» 8 августа под заголовком «А вы не кричите!» о грубости диспетчера отдела перевозок Уктусского подразделения тов. Патраковой.

Кстати говоря, тов. Патракова, как стало известно, уволилась в настоящее время по собственному желанию.

Подать руководителям Уктусского подразделения — товарищи из ЛЭРМА аэропорта Кольцово. Там очень любят смаковать всякого рода технические неточности, которые еще, к сожалению, встречаются на страницах «Авиатора Урала», и на этом основании секретарь партбюро ЛЭРМА тов. Никаноров считает излишним прислушиваться к критическим выступлениям многотиражной газеты.

Еще 28 июля газета писала о неудовлетворительной пропаганде обращения азербайджанских авиаработников в цехах и на участках ЛЭРМА. На дворе ноябрь, но, несмотря на напоминания, ответа на выступление газеты не получено. Позволительно поинтересоваться у секретаря партбюро тов. Никанорова: считает ли он заслуживающим своего внимания вопросы, поднятые в обращении азербайджанцев и нет ли связи между не всегда качественной работой мастерских и недостаточным уровнем воспитательной работы в коллективе?

Назрела необходимость приступить к поведению отдельных зажимщиков критики с принципиальных позиций. Надо полагать, что вслед за оценкой деятельности ряда работников, сознательно допускающих пренебрежительное отношение к сигналам печати, будут сделаны соответствующие организационные выводы, чтобы положить конец затянувшейся игре в молчанку.

## ПОТРУДИЛИСЬ ОТЛИЧНО

Большую работу проделали работники ОМТС и ГСМ подразделений Тюменской авиагруппы в текущем году по заводу горючего в аэропорты Севера. За короткий период северного лета необходимо было завезти горюче-смазочные материалы в таком количестве, которое обеспечило бы бесперебойную работу самолето-моторного парка в осенне-зимний период.

В нынешнем году в северные аэропорты Тюменской авиагруппы завезено горючего на 33 процента больше, чем в прошлом году. План выполнен на 101 процент.

Однако мы ощущали трудности в обеспечении доставки емкостей и горюче-смазочных материалов на оперативные точки для выполнения договорных работ. Отсутствие наливных и передвижных плавсредств значительно тормозило своевременную поставку горючего. Но, несмотря на это, все заявки Геологического управления полностью выполнены.

Хороших результатов по своевременному сливу горючего, без простоев, добились коллективы Ханты-Мансийского, Тобольского и Тазовского аэропортов. Работники этих аэропортов заблаговременно подготовились к приему танкеров, тем самым обеспечив доставку горючего в точно установленный договором срок. Активное участие по сливу топлива приняли работники ОМТС и ГСМ О. Байкин, В. Ружинский, П. Борисов, В. Степанов, В. Парфенов и другие.

В. ТИМКИН, инженер ГСМ Тюменской авиагруппы.

ОТ РЕДАКЦИИ. Публикуя статью тов. Лисицина, редакция уверена, что вопросы, поднятые в ней, волнуют многих авиаработников. Было бы хорошо, если бы они поделились на страницах «Авиатора Урала» своим опытом работы, мыслями, замечаниями, которые, безусловно, помогут читателям нашей газеты работать еще более качественно, безаварийно.

Обслуживать технику только с высоким качеством! — стало девизом в повседневной деятельности авиатехника Тюменского подразделения Александра Егоровича Тюлькова. Слова не расходятся с делом у опытного авиаспециалиста. На снимке: авиатехник А. Е. Тюльков осматривает самолет перед полетом.





## ИТОГИ РАДУЮТ

Ответственные задачи ставились в этом году перед авиаторами Уктусского подразделения. Кроме плановых заданий по перевозкам пассажиров, грузов и почты, авиарботники выполняли авиахимработы, оказывая неоценимую помощь труженикам сельского и лесного хозяйства.

По итогам работы видно, что летчики Уктусского подразделения потрудились хорошо. Красноречивее говорят об этом цифры. Планом предусматривалось обработать 65 тысяч гектаров, а фактически обработано 84 тысячи 111 га. В итоге план выполнен на 129,4 процента. По отношению к прошлому году выполнение физических гектар составляет 133,6 процента.

Все это говорит о том, что авиаторы поработали с большим напряжением, максимально используя материальную часть на сельскохозяйственных работах.

Объем сельхозработ имел довольно обширную «географию». Они охватили большую часть территории Урала. Только в Свердловской области авиаторами было обработано 53 тысячи га, в Челябинской — 5 тысяч, в Тюменской — 2 тысячи. Большую помощь оказали наши летчики труженикам сельского хозяйства Северного Кавказа. Там ими было обработано около 24 тысяч га.

Большую неоценимую помощь хлеборобам оказали экипажи, возглавляемые командирами самолетов Ан-2 В. И. Плешковым, обработавшие 16 тысяч 631 га посевных площадей, В. И. Морозовым, обработавшие 15 тысяч 583 га, В. Плотниковым, обработав-

шие 14 тысяч 323 га. На личном счету у пилота вертолета Ми-1 А. Трофимова и пилота Як-12 В. Силантьева по две с половиной тысячи га.

Подводя итоги нынешнего года, хочется верить, что и в будущем году авиаторы Уктусского подразделения будут держать прежний курс — бороться за полное и качественное выполнение производственных заданий по поднятию урожайности полей, оказывая тем самым помощь труженикам страны по дальнейшему подъему сельского хозяйства.

**А. МИХЕЛЬСОН,**  
инженер Уктусского  
подразделения по спец-  
применениям.

## Благодаря летчикам

Хорошо у нас в Байкаловском районе поработали на самолетах Як-12 гг. Багмет и Архипов. Они провели авиахимические работы в совхозе «Байкаловский» на 1469 гектарах, успешно выполнив задание. Достаточно сказать, что гибель сорняков составила 90—95 процентов, а на отдельных участках — 100 процентов.

Благодаря летчикам нам удалось значительно снизить себестоимость прополочных работ. Вот цифры: при ручной прополке на 1 гектар мы расходовали 5 рублей 16 копеек, а при авиахимпрополке эти расходы снизились до 3 рублей 54 копеек.

**Э. РЫБАКОВ,**  
агроном совхоза  
«Байкаловский».

## Качество несравненное

В нынешнем году на полях совхоза «Златоустовский» отлично трудился экипаж самолета Ан-2, где командиром тов. Плешков. Авиацимработы проводились на 1360 гектарах, на которых в основном посеяны яровые зерновые культуры.

Качественные показатели авиахимработ несравненны. Гибель сорняков достигла 90 процентов. Обработанные с воздуха посевы оказались совершенно очищенными, хотя участки для обработки выбирались самые засоренные. Таким образом были подготовлены наилучшие условия для качественной уборки урожая, так как при ручной прополке корневищные и корнеотпрысковые сорняки успевают отрасти к началу уборки.

Велики и экономические преимущества авиахимработ. Если при ручной прополке на 1 гектар посевов в совхозе затрачено 3 рубля 44 копейки, то при химической прополке затраты на гектар ограничили 2 рублями 30 копейками.

Даже по грубым подсчетам, эффективность авиахимработ очень большая, поэтому мы просим увеличить их объем на 1963 год до 3000 га.

**КАНТАУРОВ,**  
директор совхоза «Златоустовский» Сажинского  
района Свердловской области.

## На сцене — березовцы

Хорошими трудовыми подарками встретили праздник Октября авиарботники Березовского аэропорта. План октября ими выполнен со следующими показателями: пассажирские перевозки — на 112 процентов, почта — на 186 процентов, общий тоннаж — на 111 процентов. В целом месячные доходы составили 142 процента.

Но березовцы не только умеют хорошо трудиться. В этом аэропорту создан действующий коллектив художественной самодеятельности, который в праздничные дни порадовал авиарботников интересными выступлениями.

Инициаторы самодеятельности — командир авиазвена С. Рязанов, командир самолета Ан-2 В. Джугашвили, диспетчер Т. Джугашвили, пилот вертолета В. Ситник, штурман Г. Безруков, пилот самолета Ан-2 Э. Харченко немало вложили труда и энергии, чтобы праздничный концерт получился интересным.

«Пусть ярче горят коммунизма огни!» — литературным монтажом с таким названием

начали концерт авиаторы С. Рязанов и Э. Харченко. Дружными аплодисментами наградили зрители чтецов. Затем со сцены звучат песни — выступает хор авиарботников. С мастерством исполнил магросский танец пилот вертолета В. Ситник. С интересом были встречены авиарботниками Березовского аэропорта и многие другие номера праздничного концерта.

На итоговом смотре этот коллектив среди многочисленных коллективов Березовского района занял первое место. Самодеятельным артистам была вручена Почетная грамота.

Это вполне заслуженная награда. Ведь концерту предшествовали многочисленные репетиции, на которые авиарботники приходили целыми семьями. Особенно активно посещали их супруги Джугашвили. Все это способствовало тому, что в коллективе аэропорта значительно улучшилась дисциплина. Иначе и не должно быть, как известно коллектив борется за высокое звание коммунистического.

**В. АЛЕКСЕЕВ,**  
инструктор политотдела УрТУ ГВФ.

## Междоусобицы продолжаются

Казалось бы, в наше особенно между Кашини время, когда высокие нравственные качества становятся обычной нормой в поведении подавляющего большинства советских людей, разговоров о каких-то квартирных дрязгах, о мелочных склоках из-за места у кухонной плиты быть не должно. К сожалению, еще приходится возвращаться к этой затрепанной сатириками и юмористами теме.

С точки зрения социальных проблем житейские неурядицы — мелочь. Но эта мелочь порой отравляет жизнь. Именно такое положение сложилось в десятой квартире дома № 18 Кольцовского аэропорта.

Живут в этой квартире обыкновенные люди, занятые общественно-полезным трудом, воспитанием детей. Ни у Кашириных, ни у Антиповых, ни у Семериковых нет по сути никаких претензий друг к другу и все-таки отношения между соседями,

семей из-за невозможности проживания в таком соседстве.

Разбирался в этой междоусобице и товарищеский суд, который строго предупредил Семерикову о том, что если положение не нормализуется, то товарищеский суд будет ходатайствовать о ее выселении.

Положение не нормализовалось. Более того, Клавдия Семерикова расширила пределы своих неблагоприятных действий. В местный комитет аэропорта посыпались заявления из медицинской части аэропорта, от врачей детской поликлиники. На этот раз писали врачи и медсестры, которых почтила своим вниманием вконец распоясавшаяся Семерикова.

Как же реагировал на все это местный комитет аэропорта? Довольно об этом сказать трудно, но в конечном счете на редакционном столе появилась

пухляя стопка бумаг с сопроводительной запиской, подписанной заместителем председателя месткома профсоюза аэропорта тов. Емельяновым, где тов. Емельянов просил обо всей этой истории написать фельетон.

Но, проанализировав имеющиеся материалы, побеседовав с людьми, мы пришли к выводу, что уж если писать фельетон, так не о Семериковой и ее художественности общественных организаций Кольцовского аэропорта, которые оказались не в состоянии принять крутые меры в отношении нарушительницы правил социального общежития.

Надо иметь в виду, что, кроме норм морали, имеются соответствующие нормы гражданского и уголовного права, которые пока еще не утратили своего значения в деле обеспечения общественного порядка.

**В. СИБИРЕВ.**



Бригада, которой руководит Андрей Григорьевич Солодкий, добилась больших успехов на предпраздничной трудовой вахте. Октябрьский праздник транспортники встретили полной готовностью машин к зиме. Этот коллектив борется за почетное звание коммунистического.

На снимке (справа налево): коммунисты бригадир запорочной бригады Андрей Григорьевич Солодкий и электромеханик Петр Иванович Лаптев производят ремонт электрооборудования на топливозаправщике.

Фото Л. ЕФИМОВА.

## А ГДЕ АССОРТИМЕНТ, КАЧЕСТВО?

После длительного перерыва, наконец, открылась столовая в Уктусском аэропорту. Оборудование производственных помещений блестяще новизной. Заменена дровяная кухонная плита на электрическую, установлены электрические котлы для варки бульонов и первых блюд, а также другое новое оборудование.

Все это создает самые наилучшие условия и возможности к повышению качества приготовления пищи, к улучшению культуры обслуживания потребителя. И потребитель вправе требовать этого.

Как же выглядят результаты работы столовой в новых условиях? Уже первые дни показали, что никаких изменений в качестве приготовления пищи не произошло. Столовая продолжает страдать теми же недостатками: низким качеством, незначительным ассортиментом блюд и низкой культурой обслуживания.

Так, 3 ноября в обеденный перерыв, несмотря на обширное меню, в столовой имелось только одно второе блюдо и ничего не было из закусок, хотя столовая проработала всего лишь 2 часа. Это явление стало системой.

В чем же здесь дело? Дело главным образом в том, что заведующий производством столовой тов. Мигаев совершенно не прислушивается к голосу потребителя, не реагирует на замечания, даже не соизволит выйти к посетителю. Это зазнайство и черствость тов. Мигаева можно объяснить только бесконтрольностью за работой столовой со стороны первого треста столовых и, видимо, отсутствием критики и самокритики в коллективе.

Неоднократные выступления в печати сигнализировали о плохой работе, но это не дало должных результатов.

Когда же, наконец, будет ассортимент блюд не на бумаге, а на деле и когда голос потребителя дойдет до руководства 1-го треста столовых?

**А. КУЧЕРОВ,**  
начальник медсанслужбы УрТУ ГВФ.

## ОХРАНЕ ТРУДА — ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

В период подготовки к зиме в подразделениях управления проделана большая работа по дальнейшему улучшению и оздоровлению условий труда. Во многих аэропортах установлены новые, в других отремонтированы старые тепляки для обслуживания самолето-моторного парка. Отремонтированы и оборудованы средства подогрева, подготовлены средства буксировки самолетов, проверены и осмотрены подъемные механизмы, отремонтирован инструмент и т. д.

Во многих подразделениях отремонтированы санитарно-бытовые помещения, сушилки, дополнительно изготовлены шкафы для спецодежды, подогревается и подается вода для душевых и умывальников, отремонтированы столовые и буфеты, во многих помещениях улучшено освещение и вентиляция.

Но, несмотря на все эти меры, улучшающие условия труда, случаи производственного травматизма в подразделениях еще имеются, особенно они увеличиваются в осенне-зимний период. В большинстве своем случаи травматизма происходят в результате плохой организации

труда и неудовлетворительного состояния рабочих мест, инвентаря и инструмента. Часто пользуются не теми стремянками, которые положены для данной работы, не обращается внимание на то, как установлена стремянка, не очищают инструмент от грязи, масла, льда и снега.

Только в Кольцовском аэропорту за девять месяцев 1962 года по этим причинам произошло несколько случаев травм.

Так, авиатехники ЛЭРМ Б. Н. Каширин, В. А. Ушков, и В. Г. Анисимов упали со стремянок при обслуживании самолетов Ил-18. В результате было потеряно 42 рабочих дня.

С наступлением зимнего периода работникам эксплуатационных подразделений необходимо усилить внимание к вопросам охраны труда и техники безопасности, чтобы до минимума сократить производственный травматизм.

**Л. ЗИМИН,**  
инженер по охране труда  
и технике безопасности  
УрТУ ГВФ.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 40964. Заказ № 5953.

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