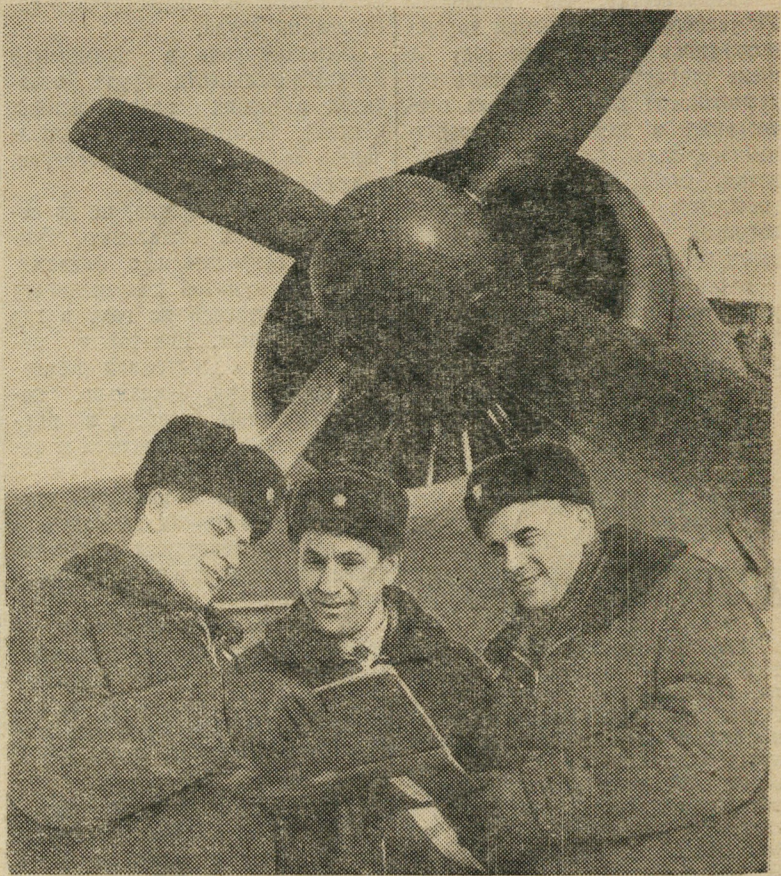


Шире социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий пятого года семилетки!

Авиатор Урала

№ 16 (1225).
СРЕДА,
27 ФЕВРАЛЯ
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



Командиры самолетов АН-2 Б. П. Плотников, А. И. Орлов и Ю. А. Потапов успешно трудятся в коллективе Уктусского подразделения. Сейчас авиаторы уточняют полетное задание перед вылетом.

ВЕРТОЛЕТЧИКИ ДАЛИ СЛОВО

Недавно в вертолетном коллективе Тюменского подразделения состоялось отчетно-выборное профсоюзное собрание. На повестке собрания — вопрос о выполнении производственного плана с обеспечением безопасности полетов.

В отчетном докладе было сказано, что личный состав подразделения со взятыми обязательствами на 1962 год справился полностью. В подразделении имелся ряд летных нарушений. Некоторые вертолетчики допускали нарушения трудовой и летной дисциплины.

На отчетно-выборном собрании члены профсоюза в своих выступлениях высказали серьезную озабоченность работой коллектива за прошлый год, одновременно они высказывали свои конкретные предложения по коренной перестройке всей работы, направленной на выполнение постановлений партии и правительства.

На собрании личный состав, воодушевленный награждением Аэрофлота орденом Ленина и приветствием ЦК КПСС ко всем работникам Аэрофлота в честь сорокалетия, взял на 1963 год следующие повышенные социалистические обязательства:

1. Производственный план выполнить досрочно, к 28 декабря 1963 года.

2. За счет высококачественной подготовки к полету не иметь ни одного летного нарушения по вине личного состава.

3. Повысить в классе не менее 15 человек.

4. Увеличить производительность труда на вертолетах Ми-4 на 5 процентов.

Социалистические обязательства были приняты также в летных коллективах, звеньях, экипажах и индивидуально каждым вертолетчиком.

Взвесив свои возможности, летные коллективы вертолетов Ми-4 и Ми-1 включились в соревнование за высокое звание

коллективов коммунистического труда, развернулось соревнование за звание экипажей и ударников коммунистического труда.

Обязательства взяли экипажи вертолетов Ми-4, где командирами Н. А. Корнев, В. А. Смирнов и другие. Высокие обязательства взяли пилоты вертолетов Ми-1 Н. М. Сердюцкий, Н. А. Поляков, В. В. Юркин, А. М. Колесов и многие другие.

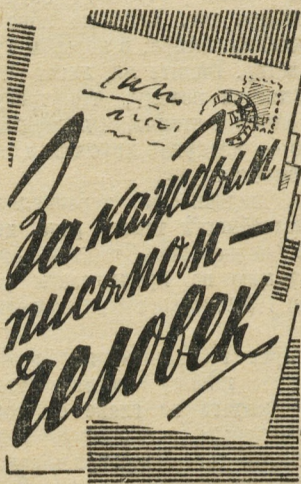
Работая на оперативной точке в районе Сургута, командир вертолета Ми-4 В. А. Смирнов получил хорошие отзывы от работников обслуживаемой геологической экспедиции. Товарищ Смирнов и его экипаж с честью выполняют взятые на себя обязательства, летая без летных происшествий. Обслуживая геологическую экспедицию в трудных условиях Севера, пилот вертолета Ми-1 тов. Поляков обязался работать только по-коммунистически, обеспечивая высокую безопасность полетов.

Коллективу, где командиром Н. М. Белобородов, партгрупорг ударник коммунистического труда В. Я. Семенов и профорг Л. И. Руденко при подведении итогов выполнения производственного плана за январь 1963 года было присуждено первое место в подразделении и вручен переходящий красный вымпел.

Можно не сомневаться, что весь личный состав вертолетного коллектива с честью справится со своими обязательствами, а командование и профсоюзная организация будут оказывать им всемерную помощь.

Отчетно-выборное профсоюзное собрание приняло конкретное решение, обязывающее профсоюзную организацию и командование работать в новом году более производительнее, обеспечивая досрочное выполнение производственного плана без летных нарушений.

В. ГАВРИЛОВ,
старший штурман
вертолетного коллектива
Тюменского подразделения.



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

После ноябрьского Пленума ЦК КПСС на предприятиях страны проводится огромная работа по улучшению ритмичности процессов производства.

Как известно, аэропорты являются транспортными предприятиями. Естественно, что и для них в интересах выполнения производственных планов необходимо хорошо налаженное взаимодействие между службами и отделами.

На мой взгляд, в аэропорту Кольцово вопросы взаимодействия служб не нашли должного разрешения.

Присутствуя на производственных совещаниях-разборах, анализируя выступления начальников служб и отделов, можно сделать такой вывод: вся работа в службах и отделах поставлена так, лишь бы в случае задержки рейса или поломки самолета доказать свою непричастность к происшествию, короче говоря, уйти от ответственности.

Для многих руководителей служб и отделов нашего аэропорта такие понятия, как взаимовыручка, носят пока что отвлеченный характер.

Как правило, вся ответственность за задержку рейса или поломку самолета ложится на службу, непосредственно повинную за происшествие, а службы и отделы, способствовавшие этому своими действиями или бездействием, остаются в стороне.

Вот несколько примеров. Както произошла задержка с вылетом самолета Ту-104 по причине несвоевременной доставки тормозного парашюта. Парашют, в свою очередь, не доставили потому, что не было специальной машины. Тем не менее, парашют мог быть доставлен вовремя: в распоряжение работников парашютной службы была выделена автомашинка и лишь их нежелание затратить дополнительные усилия, так как пришлось бы грузить парашют в кузов автомашины, привело к задержке рейса. Таким образом совершенно очевидно в этом случае вина не только автобазы, которая не сумела выделить спецмашину, но и работников парашютной службы ЛЭРМ. Как ни странно,

отвечать за этот случай пришлось лишь автобазе.

Плохое взаимодействие служб приводит к низкому коэффициенту использования аэродромной техники. Работники аэродромной группы БАО, производя очистку перрона или мест стоянок, как

ПЛЮС ВЗАИМОВЫРУЧКА

правило, обращаются к руководителям смен с просьбой ставить прибывающие самолеты так, чтобы можно было удобно производить уборочные работы и обслуживание самолетов. Этого можно достичь, если ставить самолеты не на центральных, а на крайних стоянках. К сожалению, руководители смен редко прислушиваются к таким просьбам. Так, 18 января сменный инженер Свиридов и бригадир Флеанский заявили: «Наше дело обслуживать самолеты, ваше — чистить территорию. А самолеты мы будем ставить там, где нам нужно».

В результате роторный снегоочиститель и другие спецмашины простояли в течение часа только из-за того, что не было фронта работ.

Пытались мы в этом вопросе найти приемлемое решение через начальника ЛЭРМ тов. Ярошевича, главного инженера тов. Солдкова. Пока сдвигов в сторону взаимопонимания не намечалось.

У работников отдела наземных сооружений есть и еще очень серьезные претензии к руководству ЛЭРМ. До сего времени не искоренены такие явления, как запуск двигателей на перроне, слив жидкости из санузлов. До сих пор не определено место для переносного оборудования на зимних и асфальтированных стоянках, в результате колотки и другое оборудование валяется где попало, оказывается под снегом и, попадая в навесное оборудование снегоуборочных машин, выводит их из строя.

Есть у нас пожелание проявлять побольше согласованности в действиях и к работникам группы огней службы радиолокации и радионавигации.

Были случаи, когда проложенный на поверхности земли кабель заносило снегом и он также

попадал в навесное оборудование снегоуборочных машин. Если бы работники группы огней поставили в известность работников аэродромной группы о наличии такого кабеля, подобных случаев не было бы.

То же можно сказать и о взаимоотношениях аэродромной группы с руководителями полетов. Не все работники службы движения соотносят свои действия с

возможностями, которыми располагает в настоящий момент аэродромная группа.

Нет надобности продолжать перечень примеров такого рода.

Несомненно одно, что в интересах улучшения работы аэропорта Кольцово необходимо добиться взаимодействия служб, чтобы взаимная выручка стала в нашей работе основным связующим звеном.

В. ИСАЕВ,
старший инженер отдела
наземных сооружений.

Награды рабкорам

В связи с двадцатилетием газеты «Авиатор Урала» приказом начальника Уральского управления ГВФ наиболее активные рабкоры газеты награждены Почетными грамотами. Среди них старший диспетчер УРДС Д. П. Пиньженин, пилот Свердловского объединенного авиаподразделения Б. С. Захаров, старший инспектор отдела кадров управления А. С. Мезенцев, радиооператор Курганского аэропорта В. Милютин и другие.

Большой группе активистов газеты объявлены благодарности. В их числе начальник службы связи Тюменского аэропорта М. П. Лаптев, главный энергетик Кольцовского аэропорта И. И. Глазырин, второй пилот самолета Ил-18 Г. И. Пивоваров, инженер-технолог ремонтного предприятия А. Я. Кузнецов и другие.

За мужество и отвагу

Это произошло в районе Охотска. Работницы рыбзавода И. Бабкина и Г. Тимофеева переходили по льду реку Кухтуй. В трехстах метрах от берега лед начал ломаться и женщины оказались в воде.

В это время над рекой пролетал вертолет Ми-4. Летчики сразу поняли, что произошло что-то неладное, и поспешили к месту происшествия. Вертолет завис над полынью, его двери распахнулись и бортмеханик Романюк и второй пилот Мелещенко, изловчившись, прямо руками вытащили обеих женщин из ледяной воды. Вскоре пострадавшие были доставлены на берег, где их уже ждала автомашина.

— Так поступили бы все советские люди, — сказал командир вертолета Партолин в ответ на благодарность, высказанную спасенными членам экипажа.

За мужество и самоотверженность, проявленные при спасении жизни людей, начальник Главного управления ГВФ награждает экипаж вертолета — комсомольцев Николая Партолина, Юрия Мелещенко и Василия Романюка знаками «Отличник Аэрофлота».

ЗНАНИЯ ВПРИКУСКУ

Общезвестно, что коллектив Уктусского подразделения хорошо потрудились в минувшем году и ныне старается использовать все возможности для успешного превращения в жизнь производственного плана пятого года семилетки, чтобы ознаменовать награждение Аэрофлота высшей наградой — орденом Ленина, новыми трудовыми подарками.

Бесспорно также и то, что уктусские авиаторы могли бы и могут работать с еще большей отдачей, если бы удалось преодолеть имеющиеся недостатки в организации труда.

Большая роль в повышении производительности труда отводится в наших подразделениях четкому, безоговорочному выполнению коллективных договоров, заключаемых ежегодно.

Как это ни странно, но до сего времени, к сожалению, приходится встречаться с фактами, когда ряд пунктов коллективного договора остается из года в год невыполненным. Некоторые записанные в коллективном договоре мероприятия, буквально, кочуют из одного договора в другой. Особенно это относится к вопросам охраны труда.

Очень трудно пробивается чувство ответственности за порученное дело у некоторых руководителей служб и в Уктусском подразделении.

На профсоюзных собраниях, на конференциях, на страницах стенной печати и многотиражной газеты вопросы охраны труда неоднократно ставились общественным инспектором по технике безопасности тов. Ефремовым, а результаты пока почти неощутимы.

Вот взять, к примеру, хранение баллонов с кислородом и ацетиленом в ненадлежащем месте, в ненадлежащих условиях. Сколько об этом говорилось и писалось! А факт налицо, что 19 февраля при обсуждении коллективного договора на 1963 год этот вопрос снова всплыл и снова в колдоговоре появилась запись: «отгородить в сварочной мастерской баллоны с кислородом и ацетиленом».

Есть и еще подобные «кочующие» записи, такие как «произвести капитальный ремонт смотровых ям в автогараже» и другие.

Напрасно инженер аэродромной службы тов. Вейс пытается сгладить острые углы. Его объяснения звучат несерьезно и неубедительно. Как можно согласиться с тем, что монтаж вентиляций в сушилке не произведен лишь по причине отсутствия вентиляторов. Сам собой напрашивается вопрос: почему эти вентиляторы не приобретены? Вслед за первым вопросом можно задать еще десяток подобных, кто, как и почему?

Еще более странно звучит объяснение тов. Вейс по поводу застекления ангара, в котором гуляет ветер. Видите ли, ангар не застекляется потому, что требуется много стекла, поскольку стекло — материал хрупкий и часто ломается.

Нет надобности перечислять все подробности такого рода, которые подверглись тщательному обсуждению на профсоюзном собрании Уктусского подразделения.

Следует в заключение заметить, что новому составу местного комитета во главе с тов. Сапожниковым, командиру подразделения тов. Волкову и заместителю по политчасти тов. Зобнину необходимо добиться такого положения, чтобы все пункты вновь принятого коллективного договора были выполнены полностью и в срок.

В. СИБИРЕВ.

ЛОМАТОР ВЛИОЧЕН! ХОЛОСТЫЕ ОБОРОТЫ

Как правило, газета «Авиатор Урала» получает ответы на критические выступления. Однако не перевелись еще своеобразные «молчалники». Вот к примеру с 12 января 1963 года ждет ответа от начальника автогаража тов. Пакулина и главного инженера БАО тов. Чибисова корреспонденция В. Сергеева «Не пример для подражания». Та же участь постигла корреспонденцию В. Михайлова, напечатанную в газете 19 января под заголовком «Странные порядки» о плохих условиях отдыха пилотов в Пермском аэропорту.



Просим соответствующих товарищей из Перми и Кольцово ответить на вопросы, поднятые в газете обстоятельно, чтобы ответы не напоминали пропеллер, работающий вхолостую.

Чтоб не быть у критики в долгу,
Тысячу ответов дать Могу.
Только ни во сне,
Ни на яву
Не отвечу вам
По существу.

Отвечаем На ваши вопросы

В редакцию обратилась группа работников отдела перевозок Магнитогорского аэропорта с просьбой разъяснить им, имеют ли право на ношение формы работники ГВФ диспетчеры камеры хранения, дежурные справочного бюро и кассиры.

Отвечаем этим товарищам, что согласно приказу начальника Главного управления ГВФ от

11 марта 1961 года дежурные справочного бюро и билетные кассиры имеют право на ношение форменной одежды. Причем работники, имеющие оклад менее 80 руб., получают ее бесплатно.

Что касается работников камер хранения, то форменная одежда положена старшим кладовщикам и кладовщикам багажных отделений и камер хранения.

Из альбома любителя



Хорошо на реактивном лайнере
Подниматься в солнечную высь!
Сокращаются дороги дальние,
Кажется еще прекрасней жизнь.

Мы летим на быстрокрылой птице.
До свиданья, милая земля!
Веселей с улыбкой проводницы
Бьется в себе сердце корабля.

ПОБЕЖДАЮТ СИЛЬНЕЙШИЕ

СПОРТ

23 февраля в Уктусе на спортивной базе общества «Спартак» открылись соревнования IX зимней спартакиады Уральского теруправления ГВФ, которые будут продолжаться до 26 февраля. В соревнованиях принимают участие команды Свердловского объединенного подразделения, Пермского, Челябинского, Курганского, Тюменского и Уктусского подразделений.

В 10 часов 30 минут участники выстроились на торжественную линейку. Председатель оргкомитета заместитель начальника управления М. А. Терентьев тепло поздравляет спортсменов с началом лично-командных соревнований по лыжам на первенство Уральского управления ГВФ и желает больших успехов в предстоящей спортивной борьбе на лыжне. Соревнования начинаются...

Одновременно взят старт женщинами на дистанцию 5 километров и мужчинами на дистанцию 15 километров. Лидером на пятикилометровой дистанции стала спортсменка Челябинского аэропорта Каримова. Она была лидером на протяжении всей дистанции и финишировала с результатом 23 минуты 46 секунд. Через 59 секунд финишировала спортсменка Свердловского объединенного подразделения Кудряшова с результатом 24 минуты 45 секунд. Третьей пришла спортсменка Свердловского объединенного подразделения Туфлина, ее результат 25 минут 34 секунды.

Среди мужчин на пятнадцатикилометровой дистанции лидировал спортсмен Тюменского подразделения В. Червяков. Его время 52 минуты 56 секунд. Вторым и третьим финишировали спортсмены Свердловского объединенного подразделения Бабин (время 56 мин. 35 сек.) и А. Кочнев (время 57 мин. 36 сек.).

В программе второй дистанции лидировала спортсменка Курганского подразделения Киселева, Метнева и Протасова с результатом 1 час 20 мин. 05 сек.

Третьими оказались спортсменки второй команды Свердловского объединенного подразделения Мальцева, Мыльникова и Туфлина с результатом 1 час 21 мин. 43 сек.

В эстафете 4×10 километров первой финишировала команда Свердловского объединенного подразделения в составе Бабина, Кочнева, Смирнова и Расколова с результатом 2 часа 31 мин. 04 сек.

Вторыми закончили эстафету спортсмены Тюменского подразделения В. Червяков, Мягких, Протасов, Пашмин. Их время — 2 часа 36 мин. 29 сек.

На третье место вышла команда Пермского подразделения в составе Корепанова, Новикова, Александрова и Саламатина с результатом 2 часа 41 мин. 52 сек.

26 февраля — заключительный день соревнований. В этот день участникам предстоит состязаться на дистанциях: женщины — 10 км, мужчины — 30 км.

команда Свердловского объединенного подразделения в составе Бабина, Кочнева, Смирнова и Расколова с результатом 2 часа 31 мин. 04 сек.

Вторыми закончили эстафету спортсмены Тюменского подразделения В. Червяков, Мягких, Протасов, Пашмин. Их время — 2 часа 36 мин. 29 сек.

На третье место вышла команда Пермского подразделения в составе Корепанова, Новикова, Александрова и Саламатина с результатом 2 часа 41 мин. 52 сек.

26 февраля — заключительный день соревнований. В этот день участникам предстоит состязаться на дистанциях: женщины — 10 км, мужчины — 30 км.

А. ЖИГУНОВ,
заместитель
председателя
оргкомитета IX
зимней спартакиады
УрТУ ГВФ.