

Авиатор Урала

№ 26 (1235).
СРЕДА,
3 АПРЕЛЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

ВСТРЕТИМ ВЕСНУ ВО ВСЕОРУЖИИ

Наш корреспондент обратился к и. о. начальника Березовского аэропорта тов. Чайникову с вопросом: что делается в аэропорту Березово по подготовке к весенне-летней навигации? Тов. Чайников рассказал:

— Учитывая, что в нынешнем году нам предстоит много заниматься капитальным ремонтом и капитальным строительством, мы принимаем меры к заготовке и вывозке лесоматериалов.

У нас уже заготовлено около 150 кубометров строевого леса, около 60 кубометров древесины уже вывезено. На вывозке и заготовке леса занято в настоящее время 6 человек. Таким образом, мы сможем отремонтировать два двухквартирных дома и одно служебное помещение, а также завершить строительство столовой.

Боевой девиз коллектива

За безопасность полетов

Коллектив самолетов Ан-2, которым я руковожу, в прошлом году добился неплохих производственных успехов. План мы выполнили досрочно, к середине ноября. И главное — не было допущено летчиками ни одного нарушения, хотя из-за некачественной подготовки материаль-

ной части они могли быть.

Помня о том, что безопасность полетов — главное в нашей работе, большое внимание мы уделяем теоретической подготовке летного состава. Кроме ежедневных разборов полетов и изучения наставления по летной эксплуатации, мы изучаем приказы, разбираем отдельные теоретические положения. Недавно, например, мы провели занятие на тему «Взлет, посадка и руление при сильном ветре на обледеневшей поверхности».

Молодым летчикам в нашем коллективе помогают опытные авиаторы. Так, общественный инспектор по безопасности полетов командир самолета Ан-2 и А. К. Филинских помог успешно освоить нелегкое летное дело молодому пилоту т. Ташину. Он же, вылетая на точки, подсказывал начальникам площадок, как правильно выложить старт, постоянно контролировал состояние аэродромов и радиосредств. А. К. Филинских в повседневной своей деятельности проявляет нетерпимость к любым нарушениям.

Для того чтобы летать грамотно, безаварийно, каждый пилот должен иметь высокую квали-

фикацию. Учитывая это, мы стремимся к тому, чтобы в коллективе рос отряд первоклассных летчиков. В прошлом году сдали на класс и стали командирами самолетов Ан-2 бывшие вторые пилоты В. П. Титов, М. В. Куков, Н. С. Лотошников и другие. Все они допущены к перевозке пассажиров.

Наш коллектив взял высокие обязательства — стать коммунистическим. Чувствуется, что каждый авиатор, понимая эту ответственность, множит день за днем свои успехи, не допуская летных нарушений. Вся беда в том, что соревнования-то развернуто, а вот итоги не подводятся. Почему-то у нас в подразделении не считают необходимым популяризировать опыт передовых летных коллективов и отдельных летчиков. А жаль. Польза от этого была бы большой.

В. ДЕРБИН,
командир летного коллектива
Челябинского подразделения.

Полугодовой план — за три месяца

Хорошо поработал отдел перевозок и весь коллектив аэропорта Березово в первом квартале 1963 года по организации и обслуживанию пассажирских перевозок.

В результате в течение трех месяцев нам удалось выполнить полугодовое задание по перевозке пассажиров.

Почты перевезено через отдел перевозок Березовского аэропорта также значительно больше, чем это предусмотрено планом.

Несколько хуже обстоят у нас дела с отправлениями грузов, несмотря на то, что мы имеем большие резервы для увеличения грузовых перевозок и запланировали на последние дни марта около двух десятков рейсов по вывозке рыбы и мяса, в результате недостатка авиационной техники мы не смогли полностью справиться со всем объемом работ по грузовым перевозкам.

И. ПЕСТРЯКОВ,
начальник отдела
перевозок аэропорта
Березово.

Огонь по бесхозяйственности!

Снег в бензине

25 марта 1963 года производилась проверка складского хозяйства ГСМ в Тюменском аэропорту. На складе, которым заведует Ю. И. Сидоров, обнаружено много недостатков. Крышки горловин в момент обследования оказались открытыми, прокладок не имеется. Ни одна из емкостей не опломбирована. Чехлы на окончных заборных шлангов отсутствуют, сами шланги валяются прямо на снегу.

При осмотре топливозаправщиков, работой которых руководил техник ГСМ Т. Ф. Майоров, установлено, что в двух случаях порваны сетки заправочных пистолетов. Отстой из «ТЗ», как правило, после заправки на складе и перед заправкой самолета не сливается. При сливе отстоя в нем обнаружен снег.

Репортаж

ПРЕОДОЛЕВАЯ ТРУДНОСТИ

ГЛЯДЯ на неказистые производственные помещения ЛЭРМ Тюменского аэропорта, трудно себе представить, что здесь производится тот объем работ, который в состоянии обеспечить обслуживанием ежедневно несколько десятков самолетов и вертолетов.

Виктор Федорович Гребенников, главный инженер мастерских, знает хозяйство, как пять своих пальцев, и поэтому разговор с ним приобретает особый интерес.

Мы на участке трудоемких работ. Собственно, тюменские мастерские начинаются именно здесь. Много труда вложено тюменскими эксплуатационниками в оборудование спаренного тепляка, особенно много пришлось повозиться с усилением освещения. Но факт налицо: тепляк как тепляк, а наличие сжатого воздуха, который подается к рабочим местам, дает возможность производить объемы работ полностью.

Однако и здесь еще немало трудностей. В частности, велика еще утечка электроэнергии, поэтому назрела необходимость в замене кабеля, по ко-

торому подводится электрический ток.

— Главные трудности, с которыми приходится сталкиваться тюменским эксплуатационникам, — говорит главный инженер, — это материально-техническое снабжение. СМП постоянно увеличивается, растут и штат снабженцев, а серьезных сдвигов в улучшении обеспечения ЛЭРМ запасными частями, материалами и оборудованием не намечилось.

— И дело здесь, — замечает мастер тов. Каратаев, — совсем не в том, что невозможно достать те или иные запчасти и материалы. Дело оказывается в другом. Начальник ОМТС объединенного подразделения тов. Пантюхов и ст. инженер ОМТС Тюменской авиагруппы тов. Гервис работают по старинке, т. е. без учета, что на их попечении имеется такая серьезная организация, как ЛЭРМ.

Самые простые вопросы, которые следовало бы решать оперативно, в течение минут и часов, не решаются в течение недель и месяцев. Вот такой пример. Более месяца назад в ЛЭРМ скомплектовали два-

дцать лыж к самолету Як-12 для отправки в ремонт. Техник по снабжению тов. Цешковский принял их, однако лыжи до сего времени не отправлены. Причем, характерно то, что их судьбой никто в общем-то и не интересуется, как не интересуется и тем, когда вернется из ремонта партия лыж, сданная в ремонт более трех месяцев назад.

Стоит ли удивляться, если работники ОМТС подразделения и авиагруппы совершенно обособились в своей работе от нужд и потребностей ЛЭРМ.

Начальник ОМТС объединенного подразделения тов. Пантюхов, например, как уверяет начальник ЛЭРМ тов. Михаленков, не знает даже, где находится расходная кладовая ЛЭРМ и есть ли в ней что-либо.

Совершенно очевидно, что работники ЛЭРМ должны заботиться о себе в первую очередь, но и работникам ОМТС совсем не лишне поближе быть к эксплуатационному подразделению. Тогда не было бы таких казусов, когда вместо нормальных кистей, так необходимых в деле обслуживания техники, приобретают травяные. С травяными кистями, как известно, и близко к двигателю подпускать нельзя.

ВХОДЯ в помещения ЛЭРМ, мы оказались на ремонтном участке. Конечно, здесь пока трудно приходится ремонтникам. Один клепают — два десятка слушает. Здесь же маленькое помещение, где производятся сварочные работы. Здесь и агрегатная, где работает Алерский Алексей Митрофанович, старейший работник Аэрофлота, один из лучших рационализаторов подразделения. Поистине человек — «золотые руки». Он, теребя в руках кусок ветоши, показал свое детище — стенд для промывки маслорадиаторов, приспособление, решившее целую проблему, сэкономившее немало времени и средств.



С каждым годом все привлекательнее и наряднее становится поселок авиарботников Кольцовского аэропорта. Сейчас в разгаре строительство нового кинотеатра.

РАБОТАТЬ КАЧЕСТВЕННО И БЕЗАВАРИЙНО

На верном курсе

29 марта в клубе Кольцовского аэропорта состоялось собрание партийно-хозяйственного актива. Участники собрания обсудили вопросы выполнения государственного плана, наметили конкретные мероприятия, направленные на улучшение работы подразделений.

С анализом партийно-хозяйственной деятельности подразделений за 1962 год и первый квартал 1963 года выступил исполняющий обязанности начальника Уральского управления А. М. Туболец.

В прениях по докладу приняли участие командир Свердловского объединенного подразделения П. П. Збыковский, секретарь партийной организации Л. И. Кирьянич, командир Тюменской авиагруппы К. А. Лужецкий, начальник Березовского аэропорта И. И. Халимонов, командиры подразделений И. В. Донцов, Н. И. Волков, начальник связи УрТУ ГВФ А. Г. Ануфриев, заместитель командира авиатранспортного подразделения А. Н. Кобелев, начальник штаба Б. И. Зайцев, председатель теркома профсоюза авиаработников В. С. Кизиков и другие.



В ПРЕЗИДИУМЕ СОБРАНИЯ

Многие работники штурманской службы Челябинского аэропорта мечтают перейти на летную работу, чтобы прокладывать курс крылатым кораблям в уральском небе.

Борис Казаков, например, стал штурманом корабля Ли-2. Глеб Герасимов, бывший дежурный штурман, получил свидетельство штурмана 3-го класса, успешно проходит программу ввода в строй. Готовится к сдаче зачетов на штурмана корабля и Руستم Валишев.

С отличием закончили школу высшей летной подготовки наши специалисты — старший бортрадист Орешков, бортрадист Устименко, штурман Сухолонов и другие.

В. ЕСИН,
дежурный штурман
Челябинского аэропорта.

НЕДОСТАТКАМ НЕ МЕСТО В РАБОТЕ

(Из доклада и. о. начальника УрТУ ГВФ А. М. ТУБОЛЬЦА)

В 1962 году перед коллективом Уральского территориального управления ГВФ была поставлена задача выполнить производственно-финансовый план с высокими технико-экономическими показателями, без летных происшествий, с высокой регулярностью полетов.

Успешно справились с выполнением производственного плана 1962 года подразделения Тюменской авиагруппы, Пермского, Уктусского, Курганского подразделений и это мы должны отнести за счет хорошо организованной работы командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций этих подразделений.

Вместе с тем в результате недисциплинированности, нарушения правил организации и обеспечения полетов состояние дел с обеспечением безопасности полетов в подразделениях управления остается по-прежнему неудовлетворительным.

В некоторых подразделениях управления личный состав, допускающий нарушения, иногда длительное время не привлекается к ответственности, а если и принимаются меры, то эти меры в ряде случаев далеко не достаточны.

Крайне слабо решаются вопросы укрепления дисциплины в Челябинском и Тюменском

вертолетных подразделениях.

Тревожное положение с дисциплиной остается до сих пор в Березовском летном коллективе, где многие, начиная от командира Козленкова и кончая его подчиненными, заражены пьянкой. Здесь создались круговая порука, панибратство, заигрывание на этой почве командного состава с подчиненными. Все это привело к тому, что сейчас руководство ТАГ вынуждено принять срочные меры к оздоровлению создавшегося положения. Чрезвычайно слабо решались вопросы наведения должного порядка и организованности в Тазовском аэропорту, где из-за попустительства начальника аэропорта т. Бурковского мы имеем летное происшествие и целую серию других нарушений дисциплины.

Кроме летных происшествий, в подразделениях управления из-за некачественного выполнения работ на обслуживаемой материальной части и недостаточного контроля со стороны инженерного состава имел место ряд предпосылок к летным происшествиям.

Это свидетельствует о том, что в наших подразделениях еще недостаточно ведется борьба с бракоделами и лицами, нарушающими технологию обслуживания авиационной техники. До сих пор в наших подразделениях не изжитя повто-

ряемость дефектов материальной части.

И в этом вопросе наиболее неблагоприятно обстоит дело в подразделениях Тюменской авиагруппы и Челябинском подразделении.

В результате проведенной работы, план отправок за 1962 год по пассажирам, почте и грузам выполнен. Наибольший прирост отправок пассажиров в 1962 году против 1961 года достигнут Тюменской авиагруппой (на 82300 чел.). Но наряду с положительными сторонами работы службы перевозок имеют место серьезные недостатки.

За 1962 год записано в книгах замечаний и предложений 325 жалоб.

В истекшем году неплохо потрудились наши строители, выполнившие план по всем показателям. Но я должен ска-

зать, что в 1962 году плохо работало СМУ-8, где имело место удорожание себестоимости работ на 31 тысячу рублей.

Много недостатков пока в службе ГСМ. В аэропортах и на аэродромах большинства подразделений УрТУ ГВФ резервуары установлены в беспорядке, приемно-раздаточными устройствами не оборудованы, вследствие этого прием и выдача авиаГСМ производится непосредственно через открытые горловины резервуаров. Горловины резервуаров герметически не закрываются и не пломбируются.

В аэропортах Ханты-Мансийск, Березово, Салехард и других аэропортах Тюменской авиагруппы состояние складов горючего вызывает законную тревогу. О неудовлетворительном состоянии складов горючего Тюменской авиагруппы тов. Лужецкий хорошо знает, однако состояние их остается прежним.

«Старт» просит старта

Перед нами два номера стеновой газеты Челябинского подразделения «Старт» — новогодний и юбилейный. В первом, отлично оформленном штурманом В. М. Андреевым, с интересом читаются заметки инженера-экономиста А. Лабиной «Итоги минувшего года», где характеризуется работа подразделения, приводятся интересные цифры.

О передовых работниках ИАС с теплотой пишет начальник ремонтного участка ЛЭРМ Б. Белодубровский, называя лучших из них: Давыденко, Ушкалова, Супенко и Козкина.

Командир летного коллектива В. Дербин пишет в стеновой газете об успехах пилотов Филинских, Королева, Баруткина, Швецова и других. А командир летного коллектива В. Гаврилов в заметке «Первая посадка» вспоминает о том далеком времени, когда в Челябинском аэропорту приземлялись самолеты По-2 с подбормом посадочной площадки с воздуха. «...А теперь, — пишет В. Гаврилов, — в нашем аэропорту приземляются скоростные самолеты Ил-18».

В юбилейном номере, посвященном 40-летию Аэрофлота, также много интересных, содержательных материалов. Кроме передовой, в газете помещена заметка «Автоматизация — крылья семилетки», рассказывающая о лучших рационализаторах Белодубровском и Давыденко, связистах Хазановском и Коновалове. «В 1962 году, — пишет автор заметки, — из поданных в брыз 36 предложений 33 внедрено в производство. Экономический эффект составил 2279 рублей. Рационализаторы получили более 250 рублей денежных вознаграждений».

Заместитель начальника аэропорта по движению А. Н. Коробцов отмечает в газете лучших труженников, ветеранов ГВФ — Н. П. Шиянова, П. Ф. Рыбакова, П. И. Сорокина, С. Ф. Боровских, Н. А. Куклева, С. М. Пашнина и многих других авиаработников. А о лучших специалистах ИАС инженере В. А. Михайлове и авиатехнике Н. М. Пепелеве рассказывает в заметке «Патриоты Аэрофлота» начальник отдела кадров Ф. В. Королев.

Нет слов, оба номера содержатся

тельны, оформлены со вкусом, их интересно читать. Но беда вся в том, что перечень номеров за этот год на этом и ограничивается. Беседа с редактором стеновой газеты тов. Есиным, узнаешь, что фактически сейчас редколлегии не существует — она формально числится на бумаге. Как правило, газета выпускается редактором с помощью художника.

Напрашивается вопрос: а чем же занимаются члены редколлегии? Б. Хазановский, начальник узла связи, ссылаясь на занятость по службе, отошел фактически от общественной работы, не принимал никакого участия в выпуске последних номеров газет. Одно время активно сотрудничал в стеновой печати член редколлегии командир самолета Ан-2 А. К. Филинских, даже будучи на Севере, посылал оттуда заметки, но сейчас и его пыл угас. Примерно такую же «активность» проявляют и другие члены редколлегии.

То, что газета «Старт» наиболее интересная среди газет наших подразделений, — бесспорно. Дело за тем, чтобы она выпускалась более регулярно, чем сейчас. Одному редактору это не под силу. Поэтому необходимо принять меры для обновления редколлегии, нужно выбрать туда настоящих активистов, которые бы отдавались газетному делу всей душой.

А пока «Старт» просит старта, чтобы вновь уйти в большой творческий полет, какой она совершала до этого, радуя своих читателей рассказами о буднях авиаработников Челябинского аэропорта.

Л. ЕФИМОВ.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС16193 Заказ № 3631

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

ВЫРАСТИМ ЦВЕТЫ ДРУЖБЫ!

В один из мартовских дней сотни женщин заполнили клуб Внуковского аэропорта. Они пришли сюда по приглашению женсовета, чтобы заслушать доклад инструктора политотдела т. Кирийчук о предстоящем Всемирном конгрессе женщин.

По решению Международной демократической федерации женщин конгресс будет проходить с 24 по 29 июня 1963 г. в Москве. На конгресс соберутся женщины всех рас, всех профессий, всех вероисповеданий и убеждений, соберутся для того, чтобы в обстановке взаимного доверия и дружбы обсудить следующие вопросы:

— Всеобщее и полное разоружение, мир, суверенитет и национальная независимость, демократические свободы, защита человеческого достоинства;

— завоевание, гарантия и защита прав женщины как матери, трудящейся и гражданки;

— защита прав всех детей на жизнь, здоровье и образование. Нужно ли говорить, как это важно для женщин всего мира и насколько это близко советским женщинам. Ведь в их сердцах до сих пор не застывают глубокие раны от прошлой войны. У многих женщин она отняла близких, загубила молодость, унесла здоровье, разрушила счастье.

Всемирный конгресс женщин соберется в Москве впервые. Участницы собрания инженер-экономист В. Немцова, диспетчер службы движения А. Смагина, борпроводница З. Хейнман, заведующая клубом В. Якович, домохозяйка М. Тарасенко и другие говорили, что для женщин, живущих

и работающих в Москве, это большая честь. Женщины — работники московских аэропортов будут первыми встречать дорогих гостей и берут на себя обязательство образцово обслуживать делегатов конгресса и на борту самолетов, и в аэропортах.

— Мы хотим, — говорили участницы собрания, — чтобы делегатки конгресса чувствовали себя желанными гостями не только москвичек, а всех советских женщин, чтобы они увидели дружбу, любовь и гостеприимство каждой из нас.

Собрание приняло решение встретить делегаток конгресса букетами цветов и сделать все необходимое, чтобы цветы окружали их во все дни пребывания в Москве, а в часы проводов авиарботники — москвички вручат дорогим гостям подарки-сувениры.

Но чтобы все это сделать, сил одних только москвичек недостаточно. Поэтому собрание приняло такое обращение:

— пусть женщины работницы Аэрофлота, матери, жены, сестры и дочери авиарботников к дню открытия конгресса вырастят у себя, в каждом подразделении цветы, букеты дружбы, чтобы цветов было много, чтобы они были красивы и ароматны;

— пусть каждая приготовит подарок-сувенир, какой сумеет, ведь среди наших женщин так много искусных рукодельниц, вышивальщиц и вязальщиц.

Можно не сомневаться, что это обращение москвичек найдет горячий отклик в сердцах их дорогих подруг — женщин Аэрофлота.