

## Собрался актив

6 июня в клубе аэропорта Кольцово состоялось совещание партийно-хозяйственного актива подразделений Уральского теруправления ГВФ.

С докладом на совещании выступил начальник управления Н. А. Сидоренко.

Материалы совещания будут опубликованы в следующем номере газеты.

# Авиатор Урала

№ 44 (1253).  
СУББОТА,  
8 ИЮНЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

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

## Строго соблюдай Дисциплинарный устав

### ПООЩРЯТЬ ПЕРЕДОВЫХ,

В мае этого года Постановлением Совета Министров Союза ССР утверждены дополнения к действующему Дисциплинарному уставу Гражданского воздушного флота.

Действие Дисциплинарного устава распространяется на всех работников эксплуатационных подразделений, летных испытательных заводов, летного подразделения ГосНИИ ГВФ, постоянный состав учебных заведений и работников центрального аппарата ГУ ГВФ. Работники остальных подразделений и организаций Аэрофлота подчиняются Правилам внутреннего трудового распорядка.

Необходимость дополнений к Дисциплинарному уставу вызвана теми изменениями, которые произошли в Аэрофлоте за последнее десятилетие. За этот срок расширилось применение воздушного транспорта и специальной авиации в различных отраслях народного хозяйства СССР, произошел количественный и качественный рост Аэрофлота, возросла сложность организации полетов, а все это требует значительно более четкой работы всех служб и объектов ГВФ, высокой дисциплинированности каждого авиарботника и точного исполнения ими своих обязанностей.

«Дисциплина в Гражданском воздушном флоте, — говорится в Дисциплинарном уставе, — состоит в строгом соблюдении всеми работниками порядка и правил, установленных законами, постановлениями и распоряжениями правительства СССР, приказами, наставлениями и инструкциями Главного управления Гражданского воздушного флота, в беспрекословном, точном и своевременном выполнении приказов и распоряжений своих начальников и является важным средством обеспечения безопасности полетов и укрепления в каждом работнике Гражданского воздушного флота сознательного отношения к труду».

Следовательно, чем выше дисциплина в подразделении, тем оно организованнее, а высокая организация — залог безаварийной работы, успешного выполнения производственного плана.

Решения XXII съезда КПСС, Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР по Аэрофлоту обязывают командно-руководящий состав и партийные организации так строить воспитательную работу, чтобы нравственные принципы, сформулированные в Программе и Уставе партии, моральный кодекс строителя коммунизма стали нормой поведения каждого работника. Поэтому требования Дисциплинарного устава дополнены обязанностью каждого работника ГВФ:

«...Неуклонно соблюдать правила коммунистического общежития, с достоинством и честью вести себя как на службе, так и вне службы, удерживать других от нарушения общественного порядка и содей-

ствовать укреплению дисциплины в подразделении».

Среди многочисленных средств воспитания сознательной дисциплинированности важное место занимает дисциплинарная практика, применение взысканий и поощрений. Сознание личной ответственности

### ВЗЫСКИВАТЬ С НЕРАДИВЫХ

за свое поведение и поступки работниками ГВФ имеет особенно важное значение, ведь их работа связана с перевозкой и обслуживанием пассажиров, с эксплуатацией сложной и дорогостоящей авиационной техники. Невыполнение служебных обязанностей, нарушение дисциплины даже отдельным авиарботником пагубно сказывается на всей работе Аэрофлота, поэтому Дисциплинарный устав юридически закрепляет необходимость решительного повышения требовательности к личному составу.

«Нарушение работником Гражданского воздушного флота дисциплины при исполнении служебных обязанностей, а также нарушение дисциплины в служебных помещениях и на служебных территориях, даже если оно совершено не при исполнении служебных обязанностей, является служебным проступком, если это нарушение не влечет за собой судебной ответственности.

За совершение служебного проступка работник Гражданского воздушного флота должен быть подвергнут дисциплинарному взысканию...»

В перечне дисциплинарных взысканий, налагаемых на работников ГВФ за нарушение дисциплины, подчеркнуты более высокие требования, предъявляемые к летно-подъемному составу и работникам службы движения.

Дисциплинарный устав предусматривает различные виды взысканий от устного замечания до понижения в должности и увольнения с работы.

В борьбе за укрепление дисциплины исключительно важную роль играют коллектив подразделения, сила общественной ответственности и действенность коллектива прямо зависят от организаторской деятельности командного и руководящего состава, от их требовательности, от состояния партийно-политической работы.

«...Особое внимание начальника, — говорится в Дисциплинарном уставе, — должно быть направлено на своевременное выявление причин и предупреждение проступков подчиненных, на создание нетерпимого отношения к нарушениям дисциплины, на использование силы общественности в борьбе с этими нарушениями».

Наиболее активной частью коллектива являются коммунисты и комсомольцы. Опираясь на этот актив, командиры и политработники создают в каждом коллективе обстановку нетерпимого отношения к малейшим отступлениям от уста-

новленного порядка в ГВФ, его подразделениях и службах, от требований морального кодекса. Поэтому забота о повышении идейной закалки коммунистов и комсомольцев, об их примерности в работе и дисциплине является важнейшей

обязанностью партийных и комсомольских организаций.

В нашей стране широко используются разнообразные средства морального и материального поощрения передовых строителей нового общества. Поощрения выражают всенародную благодарность за доблестный труд, а поощряемые пользуются всеобщим почетом, славой и уважением. Яркое свидетельство этому — недавнее награждение большой группы работников ГВФ орденами и медалями и присвоение десяти наиболее отличившимся авиарботникам звания Героя Социалистического Труда.

Дисциплинарный устав ГВФ предусматривает применение к авиарботникам следующих поощрений: благодарность, денежная награда, награждение именным ценным подарком, занесение в Книгу почта или на Доску почта, досрочное снятие ранее наложенного взыскания, награждение Почетной грамотой Аэрофлота, награждение нагрудными знаками, установленными в ГВФ.

Нетрудно заметить, что абсолютное большинство поощрений представляет собой меры чисто нравственного воздействия. Оно и понятно: для советских людей более важным является моральный, а не материальный стимул. Отсюда следует, что формирование и развитие у авиарботников моральных стимулов к безупречному выполнению служебного долга должно занимать важное место в работе политорганов, партийных и других общественных организаций по коммунистическому воспитанию личного состава Аэрофлота. При умелом использовании по-

### — Нам необходима механизация, —

так ответил на шему корреспонденту начальник Тобольского аэропорта М. К. Шаповалов на вопрос, что нужно тобольским авиарботникам сделать для улучшения работы.

— Тобольский аэропорт, — сказал далее тов. Шаповалов, — является как бы перевалочной базой в период весенне-летней

навигации, так как в этом пункте происходит перевалка грузов с гидросамолетов, прилетающих с севера на сухопутные самолеты, следующие на юг. Следует иметь в виду, что Тобольский аэропорт принимает не только самолеты легкой моторной авиации, здесь нередко совершают посадки и тяжелые корабли — Ли-2 и Ил-12. Поток грузов расширяется и растет. И если мы бо-



Николая Николаевича Китина знают на ремпредприятии, которое он возглавляет как опытного хозяйственника и вдумчивого руководителя.

Более тридцати лет отдал Николай Николаевич службе в авиации. Был он и на летной работе, а с 1946 года бессменно руководит одним из авиаремонтных предприятий ГВФ. Как правило, в своей практической деятельности Николай Николаевич опирается на общественные организации и сам является членом партийного бюро.

Высокие деловые качества, требовательность к себе и другим сочетаются в нем с внимательным отношением к нуждам и запросам подчиненных, в связи с чем Н. Н. Китин пользуется среди коллектива авиаремонтников заслуженным авторитетом.

Недавно за заслуги в деле развития Аэрофлота Николай Николаевич Китин награжден орденом «Знак Почета».

На снимке: Николай Николаевич Китин (слева) в одном из цехов ремпредприятия.

Фото Р. Лапкина.

ощрений оказывают большое влияние на сознание и поведение не только поощряемого, но и всего коллектива.

Дополненный и измененный Дисциплинарный устав Гражданского воздушного флота дает возможность командирам и политработникам, партийным организациям Аэрофлота еще выше поднять уровень воспитательной работы с личным составом, направить ее на реше-

тельное укрепление единоначалия и дисциплины как важнейшего средства в борьбе за безопасность полетов, за выполнение государственного плана воздушных перевозок и повышение культуры обслуживания пассажиров.

В. СМЕРНОВ,  
инструктор  
политуправления ГВФ.

## ПАРТИЙНО-ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ-ДЕЙСТВИИ

### Пойман за руку

По сигналам, поступившим от работников Уральского территориального управления ГВФ о недостатках в работе заводского хозяйства УрТУ ГВФ А. С. Алексанина, пост партийно-государственного контроля с участием представителей местного комитета и бухгалтерии произвел проверку хозяйственной части.

В результате проверки выявлены факты присвоения государственных средств. Подлоги, подделка денежных документов, приписки — вот приемы, с помощью которых Алексанин пытался запустить руку в государственный карман.

Алексанин еще надеется вывернуться, но факты — вещь упрямая и одно то, что он сбыл на сторону материальные ценности по подложным счетам, дает право считать, что проходец пойман за руку не без оснований.

Пост партийно-государственного контроля рекомендовал начальнику управления уволить А. С. Алексанина, а материалы проверки будут переданы следственным органам.

И. ЩИПАЧЕВ,  
председатель поста партгосконтроля УрТУ ГВФ.

## Наши ИНТЕРВЬЮ

более или менее обеспечены средствами, то наземной механизации в трудоемких процессах нам явно не хватает. Пора подумать об обеспечении Тобольского аэропорта автокарами и грузоподъемниками, что просто необходимо как в целях облегчения труда работников отдела перевозок, так и в целях повышения культуры обслуживания пассажиров.

И еще, — добавляет тов. Шаповалов, — плохо работает у нас служба ОМТС. Подчас из-за недостающей гайки или шпильки простаивают самолеты, хотя наша инженерно-авиационная служба работает в целом нормально.

# Над полями приволжскими

## 1. ПО КОМСОМОЛЬСКИМ ПУТЕВКАМ.

МЕСЯЦ с лишним назад по комсомольским путевкам на поля Саратовской области вылетело сводное авиазвено авиаторов Уральского управления ГВФ. Мне было поручено возглавить летный коллектив. Новое назначение пилоты и техники встретили с большой радостью. Прилетев на место, мы вступили совместно с хлеборобами в борьбу за урожай...

Сейчас можно подвести некоторые итоги нашей работы. В целом на 28 мая сводным звеном обработано 45000 гектаров. Из них 16000 га обслужено на подкормке зерновых культур азотными и минеральными удобрениями. По борьбе с сусликами обработано ядохимикатами 4400 га, а на 1000 гектарах произведено опыление плодовых садов и кустарников. На остальной площади авиаторы провели борьбу с вредителем зерновых посевов — черепашкой. Словом, работа проделана большая.

Хочется назвать имена лучших авиарботников, обеспечивших завершение авиахимработ в короткие агротехнические сроки с высоким качеством. Отлично трудились авиаторы экипажа самолета Ан-2, где командиром Б. П. Плотников, вторым пилотом Ю. М. Мандыч, авиатехником Н. А. Кольшикин, техником-стажером А. Меньшиков. С хорошими результатами произвели авиахимработы авиаторы экипажа Ан-2, возглавляемого Д. И. Мухачевым. Второй пилот Г. А. Позднышев и авиатехник Л. Овечкин из этого экипажа вместе с командиром все задания выполняли только на «отлично».

## 2. МОЛОДЦЫ, ТЕХНИКИ!

КОНЕЧНО, успех работы авиаторов во многом зависел от исправности и постоянной готовности материальной части. А она была высокой! В этом — заслуга наших авиатехников.

Технический состав трудился под руководством инженера сводного звена А. В. Карпинского. Много труда и энергии вложили техники, чтобы ритмично работали сердца самолетов — моторы и были надежными крылья воздушных машин.

За месяц с лишним авиатехники выполнили на трех самолетах 300-часовые и на трех — 100-часовые регламентные работы. А экипаж В. И. Морозова во главе с командиром произвел смену двигателя. Причем эта трудоемкая

операция делалась без помощи ЛЭРМ Саратовского аэропорта, которые ограничились единственной услугой — выдвинули кран для транспортировки и монтажа мотора.

Следуя примеру командира экипажа, отлично трудились на смене мотора второй пилот Б. Е. Чуров, авиатехник А. П. Мирошниченко и техник-стажер Б. Р. Масюков, получивший на этой сложной операции первый богатый практический урок.



## НАШИ МАЯКИ

Авиатехника Л. Овечкина по праву называют товарищи «мастер на все руки». Это действительно так. Диву даешься: когда он успевает все сделать? А сделать он успевавал очень многое: не только свою машину содержал в безукоризненном состоянии, но и оказывал своевременную помощь товарищам-авиатехникам. Словом, где прорыв — там и он...

Подобных Л. Овечкину у нас много. И это радует, вселяет веру в сердце: люди не подведут, все задачи решим успешно! Все это помогло нам произвести авиахимическую работу на полях в точно установленные сроки.

## 3. ХЛЕБОРОБЫ БЛАГОДАРИТ.

МАЙСКИЕ праздники труженики полей Саратовской области решили ознаменовать новыми трудовыми победами.

Наши экипажи вместе с земледельцами трудились на всех участках с высокими темпами. Появились первые похвальные отзывы в комсомольских путевках крылатых тружеников.

Экипаж Д. И. Мухачева обслуживал колхозы «Ерусланский» и «Победа», а экипаж Б. П. Плотникова отлично поработал в совхозе «Новосельском» и экспериментальной базе «Маркс» научно-исследовательского института сельского хозяйства. Только экипаж Б. П. Плотникова обработал там 15 000 гектаров! Это солидная цифра, если учесть, что все экипажи обработали 45000 га. Авиаторы удостоились благодарностей. Они записаны в

их комсомольских путевках.

Трудились авиарботники с большим накалом и энтузиазмом. Дружно и уверенно, как подобает людям высокой сознательности. Но не обошлось и без казусов. Нашелся среди нас один нерадивый, наложивший на весь коллектив пятно. Это авиатехник П. Примчук, направленный к нам из Челябинского подразделения. Он допустил нарушение трудовой дисциплины — употреблял спиртные напитки. Пришлось отослать этого горе-специалиста обратно. Хотелось бы пожелать командованию Челябинского подразделения: прежде чем посылать людей на ответственное дело, лучше проверьте, чтобы потом не краснеть за их нерадивость.

НУЖНО отметить, что авиарботники не только умело трудились, но и старались лучше организовать свой досуг. Заядлые рыбаки и охотники проводили утренние зорьки у Волги. Особенно таких любителей-спортсменов было много в экипаже В. И. Морозова. Нередко авиаторы возвращались домой с богатыми трофеями.

Итоги нашей работы радуют. Приятно сознавать, что труд авиаторов высоко оценен хлеборобами, с которыми плечо к плечу мы встали на великую битву за урожай.

Сейчас перед нами поставлена новая задача — помочь труженикам кубанских полей. В Краснодар направляется звено наших самолетов на борьбу с вредителем зерновых культур — черепашкой.

Нет сомнения в том, что и это задание мы выполним на «отлично». Этому нас обязывают решения партии по подьему сельского хозяйства страны и высокое звание работников Аэрофлота.

**М. САЛЬМАНОВИЧ,**  
командир сводного  
авиазвена Уральского  
управления ГВФ.

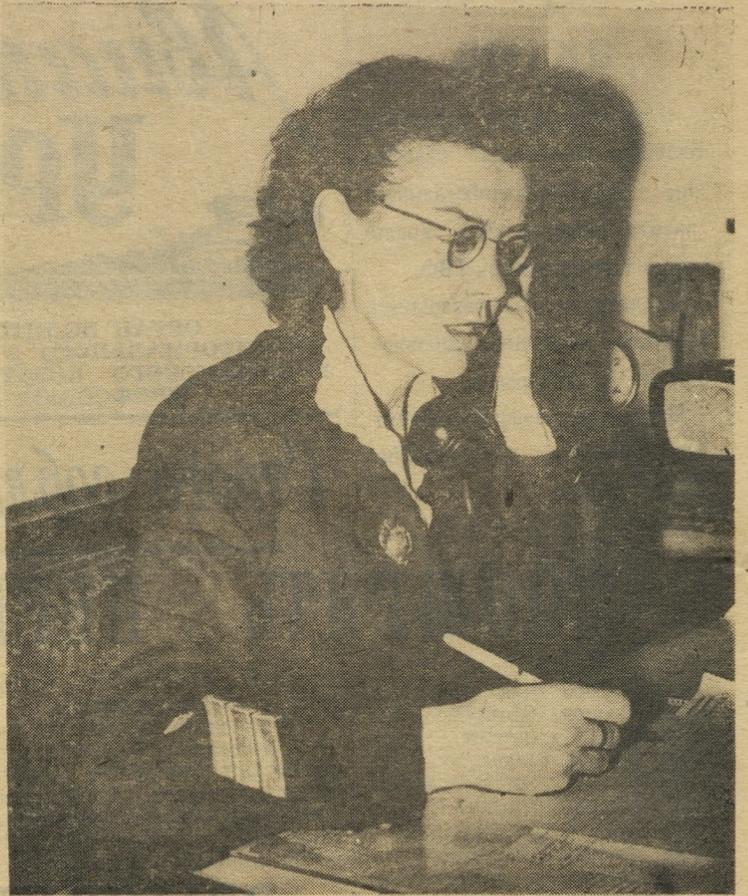
## После того, как выступил «Авиатор Урала»

### «Просветился»

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» за 22 мая 1963 года была напечатана сатирическая заметка о недостойном поведении авиатехника Н. В. Маркина во время его нахождения в учебном подразделении.

Начальник аэропорта Тобольск М. К. Шаповалов сообщил редакции:

Авиатехник Н. В. Маркин за появление на учебных сборах в нетрезвом состоянии переведен на нижеоплачиваемую работу на должность авиамеханика сроком на 2 месяца. Кроме того, с него взысканы деньги за проезд до места учебы и обратно.



Руководить одним из ответственных участков в крупнейшем аэропорту на трассе Москва—Владивосток — очень важное дело. И этот участок работы по праву возглавляет Вера Павловна Крылова. Она постоянно стремится улучшить работу, внести что-то новое в обслуживание пассажиров и потому ней отзываются как сослуживцы, так и пассажиры с большой теплотой и уважением.

Большой путь прошла Вера Павловна за время работы в Свердловском аэропорту — от рядового диспетчера до начальника аэровокзала.

Коллектив Свердловского аэропорта гордится Верой Павловной Крыловой и разделяет ее радость в связи с вручением ей высокой правительственной награды — ордена «Знак Почета».

На снимке: В. П. КРЫЛОВА.

## По Аэрофлоту

### ФИЛЬМ О ЛЕТЧИКАХ

В зале гаснет свет. На экране самолет Ил-14, летящий над безмолвными льдами.

Знакомые лица летчиков. Бегущая по снегу тень самолета. Громадные льдины наползают друг на друга, крошатся. Это подвижка льда, причиняющая так много хлопот зимовщикам дрейфующих станций. Кадр за кадром... И невольно забываешь, что ты в зрительном зале. Кажется, что вместе с экипажем Ил-14 попал в Арктику.

Фильм снят Иваном Галиным, оператором Центральной студии документальных фильмов.



Есть на кого равняться в нашем коллективе! Вот, например, А. С. Малютин, шофер спецмашины. Образцово знает он свое дело и недаром его фамилия занесена на Доску почета Уральского управления ГВФ. Хорошо трудятся у нас и трактористы тт. Плеханов, Саитов, Григорьев, слесарь Корнилов и многие другие.

**Г. СЕМУХИН,**  
начальник автогаража  
Тобольского аэропорта.

Хотя письмо опубликовано не было

письма в редакцию

## Это сделано в ваших интересах...

На днях в редакцию «Авиатор Урала» почта доставила письмо, читая которое, трудно остаться равнодушным. Пилот Тюменского подразделения Виктор Червяков сообщил нам о несправедливостях, которые обрушились на него при прохождении медицинской комиссии в аэропорту Кольцово.

Можно понять его, молодого человека, способного спортсмена, даже, может быть, простить горячность,

свойственную молодости, и все же, нам кажется, Виктор Червяков не прав в главном.

Мы потратили не один день, расследуя обстоятельства, указанные в письме Червякова, и пришли к выводу, что врачи ВЛЭК, в частности Л. А. Аронов, к которому больше всего претензий предъявлено в письме, правы. Более того, в интересах безопасности полетов и в интересах самого пилота врачи были просто обязаны при появлении экстренности у обследу-

емого, независимо от причин, вызвавших ее, поставить вопрос о стационарном обследовании.

Тем более, что вопрос этот решался не самолично тов. Ароновым, а коллегиально. Нам хочется, чтобы Виктор Червяков отнесся к этому решению с пониманием. Дело в том, что авиационные врачи очень заинтересованы в том, чтобы глубже изучить причины возникновения экстренности у летчиков, с тем, чтобы найти способы ее предупреждения. А здесь

без стационарного обследования в течение 7—10 дней не обойтись.

И еще одно. Вы, тов. Червяков, пишете, что в последний раз обследовались после того, как две ночи подряд не спали, так как негде было отдохнуть. Извините нас, но этому трудно поверить.

Кроме того, вы не обратились ни в медсанчасть Кольцовского аэропорта, ни в другую инстанцию, где могли бы вас устроить в гостиницу или профилакторий.

**В. СИБИРЕВ.**

## Пример для других

Работы в автогараже Тобольского аэропорта неочаятый край. Автомобилистам приходится заниматься и перевозкой рабочих из города к месту работы, и транспортировкой грузов, и обеспечивать засыпку и укатку аэродрома. К обычным обязанностям работникам аэропорта с наступлением весенне-летней навигации прибавляются заботы по подготовке к эксплуатации плавсредств.

Люди у нас опытные и с работой справляются хорошо, так как каждый закреплен на определенном участке работы и твердо знает поставленные перед собой задачи.