

Авиатор Урала

№ 45 (1255)
СУББОТА,
15 ИЮНЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

РАБОТАТЬ БЕЗАВАРИЙНО, КАЧЕСТВЕННО, СТРОГО СОБЛЮДАТЬ ДИСЦИПЛИНАРНЫЙ УСТАВ — ЭТИМ ВОПРОСАМ БЫЛ ПОСВЯЩЕН ПАРТИЙНЫЙ АКТИВ УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ. С ДОКЛАДОМ О РАБОТЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ И ЗАДАЧАХ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ТРЕБОВАНИЙ, КОТОРЫЕ ПРЕДЪЯВЛЯЮТ К АЭРОФЛОТУ ПАРТИЯ И ПРАВИТЕЛЬСТВО, ВЫСТУПИЛ НАЧАЛЬНИК УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ Н. А. СИДОРЕНКО.

В ПРЕНИЯХ ПО ДОКЛАДУ ВЫСТУПИЛИ КОМАНДИР ТЮМЕНСКОЙ АВИАГРУППЫ ТОВ. ЛУЖЕЦКИЙ, ПИЛОТ-ИНСПЕКТОР УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТОВ. ЗАМЯТИН, ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ НАЧАЛЬНИКА ПОЛИТОТДЕЛА УПРАВЛЕНИЯ ТОВ. БОЛЬШАКОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА САЛЕХАРДСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ПОЛИТЧАСТИ ТОВ. АЛЕКСЕЕВ И ДРУГИЕ.

Крепить дисциплину труда

Государственный план авиатранспорта за пять месяцев текущего года выполнен только по работе авиации спецприменения. По другим же основным показателям мы имеем недополнение в среднем от двух процентов до восьми.

Мы, как коммунисты, должны считать своей главной задачей безусловное выполнение и перевыполнение утвержденных для нас планов при обеспечении полной безопасности полетов и высокой регулярности воздушного сообщения.

Для того чтобы выполнить напряженный государственный план в 1963 году, необходимо всем нам ежедневно контролировать и обеспечивать ритмичное выполнение месячных и квартальных планов авиатранспорта, авиационно-химических работ и других видов работ. В связи с этим потребуются крутые меры по исправлению положения дел в подразделениях.

Особое внимание, как и прежде, нам предстоит уделять вопросам обеспечения высокой безопасности полетов и борьбе за искоренение предпосылок к летным происшествиям.

Не секрет, что основными причинами высокой аварийности являются неудовлетворительное состояние дисциплины среди части личного состава, нарушения приказов, инструкций и других документов, регламентирующих летную работу в подразделениях.

Исходя из указаний партии и правительства, касающихся работы Аэрофлота, мы должны принять все меры к улучшению производственных показателей, главным образом, за счет наведения образцового порядка и дисциплины во всех звеньях нашего обширного авиационного хозяйства.

Из анализа летных происшествий ясно, что абсолютное большинство летных происшествий, безусловно, могло быть предотвращено, если бы в наших подразделениях и аэропортах работа летной службы была налажена надлежащим образом, если было бы обеспечено четкое руководство полетами и была хорошо поставлена работа по обучению и воспитанию летного состава, работников службы движения и других авиаспециалистов.

Наибольшее число летных происшествий падает на Тюменскую авиагруппу, где командиром тов. Лужецкий и заместителем по летной службе тов. Епихин. Если говорить коротко, всему виной здесь нетребовательность командиров, таких как тт. Тишин, Хохлов, Тарелкин и другие. Они не хотят выполнять организационно-мето-

(Из выступления на активе начальника Уральского управления ГВФ тов. СИДОРЕНКО)

дические указания, данные им на 1963 год, что можно подтвердить множеством примеров. Достаточно указать, что старший инспектор по безопасности полетов тов. Замятин только в течение одной командировки вынужден был «вырезать» талоны за нарушение правил полетов у четырех пилотов.

Только разболтанностью и полной потерей чувства ответственности за жизнь пассажиров и доверенную дорогостоящую материальную часть, можно объяснить причины поломок и повреждений, допущенных в Челябинском объединенном подразделении, где командиром тов. Андриевский. Как правило, летные происшествия наблюдаются там, где имеются недостатки в организации летной службы.

У нас пока не воспитывается у личного состава, в первую очередь у тех, кто призван обеспечивать безопасность полетов, критическое отношение к своим действиям. Воспитательная работа в большинстве подразделений проводится в отрыве от практических задач.

В нашем управлении ведется борьба с летными происшествиями. Мы расследуем причины происшествий, издаем приказы, наказываем виновников. В настоящее время нами принято решение: значительную часть времени работники летно-штурманского отдела управления, ИАС, службы связи, движения будут проводить в подразделениях и заниматься конкретными делами. Если мы пойдем к людям, будем советоваться с ними, помогать им, дело наверняка пойдет лучше. Одновременно с этим мы должны установить жесткий и систематический контроль за точным и своевременным выполнением всеми должностными лицами приказов, наставлений, руководств, инструкций.

Мы должны резко повысить качество политико-воспитательной работы с личным составом, увязывая ее с требованиями сегодняшнего дня, и это является одним из важнейших средств правильной организации, четкого проведения полетов и руководства движением самолетов.

Раз и навсегда нужно покончить с явлениями предпосылок к летным происшествиям по вине работников ИАС. Нужно положить конец таким позорным случаям безответственности, которую проявил авиатехник Пермского подразделения Шумара, не проконтролировавший заправку вертолета маслом, в результате чего вертолет совершил вынужденную посадку. Процент исправности самолето-моторного парка остается низким, что объясняется значительными простоями на техническом обслуживании.

Большие задачи стоят перед уральскими авиаторами и в подавляющем большинстве наши кадры, летные и технические, имеют необходимую подготовку, опыт и способны

решать эти задачи. Однако вопрос подготовки кадров, расстановки и использования их в нашем управлении имеет исключительно важное значение. Пора, товарищи командиры, отрешиться от индифферентных настроений, нужно самим заботиться о выращивании, подборе и расстановке кадров. Особенно этими индифферентными настроениями проникнуты командиры и начальники в Тюменской авиагруппе.

В решении поставленных перед нами задач мы должны использовать всемерное развертывание критики и самокритики, этой движущей силы нашего общества, которая в содружестве с высокой принципиальностью поможет нам решительно покончить с недостатками, мешающими нашему движению вперед.

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

На днях комиссия партийного контроля ремпредприятия вскрыла серьезные недостатки в работе цеха ремонта двигателей. В ходе проверки было выявлено, что администрация систематически не обеспечивает ритмичную работу цеха. Здесь имели место случаи приписок, часто допускался брак.

Материалы комиссии обсуждены на заседании партбюро, которое приняло конкретные меры к устранению выявленных недостатков.

А. КУЗНЕЦОВ,
секретарь парторганизации
ремпредприятия.



От чернорабочего до инженера смены Укутского подразделения — таков трудовой путь Сергея Николаевича Устюжанина. Опытный специалист охотно делится своими знаниями с молодежью. Многие из его товарищей по работе сами стали мастерами своего дела. Вот почему весь коллектив подразделения с радостью встретил весть о награждении С. Н. Устюжанина орденом Трудового Красного Знамени.

23 года работает на ремпредприятии слесарь-сборщик Андрей Павлович Мордвинов. За это время он стал настоящим мастером своего дела.

А. П. Мордвинов — активный общественник. Работники участка коммунистического труда, где он работает, избрали его профсоюзом.



ПАРТИЙНО-ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ В ДЕЙСТВИИ

Сигналы — под сукном

Партия и правительство требуют от каждого работника, на каком бы посту он ни трудился, внимательного рассмотрения жалоб, заявлений и других сигналов, поступающих от трудящихся.

На днях пост партийно-государственного контроля при Уральском управлении, проверяя порядок учета и соблюдения сроков рассмотрения жалоб и писем трудящихся, выявил, что некоторые работники управления допускают волокиту. По ряду писем ответы посланы с запозданием в 7—10 дней. Объяснения по причинам задержек с ответами, полученные от помощника начальника УрТУ ГВФ тов. Слуцкого, неубедительны.

Пост партийно-государственного контроля при УрТУ ГВФ рекомендовал начальнику управления Н. А. Сидоренко предупредить начальников отделов Уральского управления ГВФ о необходимости более внимательного отношения к письмам трудящихся и указать тов. Слуцкому на недопущение впредь нарушений в сроках рассмотрения поступивших сигналов.

И. ЩИПАЧЕВ,
председатель поста партгосконтроля при УрТУ ГВФ.

Наши орденосцы

Четверть века трудится в Гражданском воздушном флоте Константин Михайлович Беспалов. За эти годы он прошел большую жизненную школу и сейчас работает начальником отдела кадров Уральского управления ГВФ.

Большой и напряженный труд не мешает ему активно участвовать в общественной жизни коллектива. Он пропагандист и проводит занятия в кружках политического просвещения.

За время работы в ГВФ К. М. Беспалов награжден грамотами, знаком «Отличник Аэрофлота», а в связи с 40-летием гражданской авиации, он в числе лучших авиарботников Урала удостоен высокой государственной награды — ордена «Знак Почета».



ВЫСОКАЯ ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ УСПЕХА

УЧИТЬСЯ ХОЗЯЙСТВОВАТЬ

(Из выступления заместителя начальника Главного управления ГВФ тов. ОЧНЕВА)

За последние четыре года Гражданская авиация совершила значительный скачок вперед. Ни одна отрасль промышленности не росла так бурно за этот период, как Аэрофлот.

Несмотря на некоторые недостатки, мы движемся вперед. Наши трудности — трудности роста. Нам потребуется еще много времени, сил и средств, чтобы «подтянуть землю».

Ведется большая работа и по подготовке кадров, которых в настоящее время не хватает. За последние два года подготовка кадров увеличилась вдвое. Руководящие работники стали овладевать знаниями высшей школы.

Вместе с тем мы еще имеем «узкие» места. Иногда работаем без приложения разума. В ряде мест не выполняются приказы и наставления.

Необходимо укрепить командный состав всех степеней, командиров кораблей держать в центре внимания.

За безопасность полетов должны бороться не только летчики, но и служба движения, и отделы перевозок, и медики, и другие авиаработники.

Нужно умело хозяйствовать, так как у государства нет беспредельных возможностей. Нужно использовать по-хозяйски то, что выделено государством. А в Тюменской авиагруппе, например, план по капитальному строительству выполнен всего на 33 процента.

За нарушения — к ответу!

(Из выступления пилота-инспектора УрТУ ГВФ тов. ЗАМЯТИНА)

Положение с безопасностью в подразделениях нашего управления тревожное.

В мае имела место поломка вертолета по вине командира корабля. При проверке пилотское свидетельство командира корабля оказалось недействительным. Продлил его командир подразделения, не имея на это права.

Я «вырезал» в Салехарде у пилотов четыре галона и намерен впредь поступать таким же образом в отношении тех, кто создает предпосылки к летным происшествиям.

За нарушение предполетного отдыха в подразделениях управления с начала нынешнего года отстранено от полетов 19 человек.

Наш летно-штурманский отдел пока что работает явно недостаточно, слабо помогает подразделениям в организации летной работы.



Наш долг — трудиться безаварийно

Одной из основных причин высокой аварийности в ГВФ является неудовлетворительное состояние дисциплины среди части личного состава.

Политотдел, партийные, профсоюзные и комсомольские организации нашего управления проводят определенную работу в этом направлении, и результаты этой работы сказываются на практических делах. Благодаря хорошо поставленной воспитательной работе

(Из выступления и. о. начальника политотдела УрТУ ГВФ тов. БОЛЬШАКОВА)

в Уктусском, Курганском и некоторых других подразделениях на протяжении длительного времени нет тяжелых летных происшествий по вине личного состава.

Однако далеко не везде в наших подразделениях проводится партийно-политическая и воспитательная работа, дающая должные результаты.

Наиболее неблагополучными в этом отношении остаются Тюменская авиагруппа, Челябинское подразделение, на которые падает половина всех летных происшествий.

Недостаточна у нас требовательность со стороны командиров всех степеней к нарушителям дисциплины.

Начальник Березовского аэропорта тов. Халимонов говорил здесь о работе с мо-

лодыми кадрами. С ним трудно не согласиться, но, что касается снятия с должности командира летного коллектива тов. Козленкова, Халимонов глубоко заблуждается.

Козленков был снят не просто так, а после того, как ему не раз делались внушения. К советам старших он не прислушался, выводов не сделал, встал на путь игнорирования приказов и указаний, завел в коллективе панибратство, занялся пьянством.

Руководство Тюменской авиагруппы, особенно тт. Тарелкин, Хохлов, Шкатуло, бывая на местах, плохо изучают работу подчиненных, слабо требуют с них и после отъезда таких командиров положение дел на местах не исправляется.

НЕОБХОДИМО УКРЕПЛЯТЬ ДИСЦИПЛИНУ, ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПОВСЕДНЕВНЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ВСЕХ ЗВЕНЬЕВ АППАРАТА УПРАВЛЕНИЯ И ПРОВЕРКУ ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ И ЗАКОНОВ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ, ПОВЫШАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАЖДОГО РАБОТНИКА ЗА СТРОГОЕ И СВОЕВРЕМЕННОЕ ИХ ПРОВЕДЕНИЕ В ЖИЗНИ.

Срока из Программы КПСС

Строже наказывать нерадивых

(Из выступления заместителя начальника УрТУ ГВФ по летной службе тов. ТУБОЛЕЦ)

В целях ликвидации серьезных недостатков в деятельности подразделений управления необходимо летную работу взять под неослабный контроль.

До сего времени в Пермском подразделении экипажи не закреплены, в тюменских подразделениях не проводятся разборы.

Расследование летных происшествий в Челябинском подразделении проводилось с большим опозданием. Так, например, летное происшествие произошло 30 марта, а материалы о нем поступили в управление 1 июня, причем, выводы сделаны безграмотно и неправильно.

В ряде случаев командный состав показывает плохой пример. Был безобразный случай, когда тов. Кылосов, командир летного коллектива, вылетел на самолете без горючего. Вместо того, чтобы отстранить Кылосова от полетов, ему разрешили летать.

Необходимо отрабатывать вопросы подготовки к полетам. Ненормально, когда в некоторых аэропортах не подготовлены штурманские комнаты.

Нужно покончить с безобразным положением, когда не искоренены выпивки в среде летного состава. Надо помнить, что не только выход на работу в нетрезвом состоянии, но и появление пьяными на территории аэропорта влечет за собой снятие с летной работы.

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ВОСПИТАТЕЛЬНУЮ РАБОТУ

(Из выступления командира Свердловского объединенного подразделения тов. ЗБЫКОВСКОГО)

Перестройка партийных и советских органов в соответствии с решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС по производственному признаку успешно проведена в нашем подразделении и значительно помогла в работе служб, улучшила руководство летной работой.

Однако мы еще не достигли совершенства в воспитательной работе с летным, инженерным и техническим составом. Мы еще имеем много случаев нарушения дисциплины, что является одним из зародышей предпосылок к летным происшествиям. Это говорит о том, что мы не используем в своей воспитательной работе все ее многогранные формы. Наши некоторые руководители, коммунисты не занимают авангардную роль в организации воспитательной работы.

Воспитание личного состава должно быть направлено на безусловное выполнение требований партии и правительства, касающихся работы Гражданского воздушного флота.

Необходимо всемерно развивать одну из наиболее действенных форм борьбы за воспитание нового человека — соревнование за коммунистический труд.

Работать с кадрами

(Из выступления начальника Березовского аэропорта тов. ХАЛИМОНОВА)

Успешное выполнение поставленных перед нами задач целиком зависит от нашей работы. Мы в своем подразделении ежедневно проводим инструктаж работников перед началом смены, а затем контролируем выполнение заданий.

Больше половины авиаработников аэропорта Березово борются за звание коллективов и ударников коммунистического труда. Производственный план пяти месяцев 1963 года аэропортом выполнен.

Слабым звеном у нас остается работа с молодыми кадрами. Мало того, что кадры у нас непостоянные и люди чувствуют

себя «гостями» в Березово, но и с выдвинутыми на руководящие должности молодыми кадрами мы обращаемся неправильно. Вот пример. Выдвинули на руководящую работу тов. Козленкова, послали на отдаленную точку, а контроля за его деятельностью не организовали, не помогли освоить новые обязанности. В результате Козленков допустил оплошность, за что был снят, вместо того, чтобы получить помощь и поддержку. Так мы никогда не вырастим руководящие кадры из числа молодых работников.

Необходимо продумать работу летного состава, посланного работать по договорам, так как они работой полностью не загружены.

Трудиться без брака

(Из выступления главного инженера управления тов. РАЗУМОВСКОГО)

В нынешнем году из 26 предпосылок к летным происшествиям 5 поломок самолетов произошли по вине личного состава. В наших подразделениях имеют место случаи брака в работе. Даже в таком подразделении, как кольцовские ЛЭРМ, со стороны инженеров допускаются случаи брака.

Основными причинами появления брака я считаю то, что не решен вопрос с дефектацией самолетов. Нет дефектовщиков в кольцовских ЛЭРМ по самолетам ИЛ-18, нет их в Перми и других подразделениях. Кроме того, низок еще уровень контроля за работой технического состава со стороны ИАС.

Начальник ИАС Пермского подразделения тов. Машкивский и другие работники, особенно в Тюменской авиагруппе, месяцами не осматривают самолеты, не следят за их техническим состоянием.

Мы должны больше заниматься малой механизацией. Следует ввести такую систему контроля, чтобы каждый самолет и вертолет осматривался инженером-руководителем.

Правильное планирование ремонта самолетов и их использование — наш главный резерв улучшения работы.

АМОРАЛЬНЫМ ПРОСТУПКАМ — ЗАСЛОН!

(Из выступления заместителя командира Салехардского подразделения по политчасти тов. АЛЕКСЕЕВА)

В целом коллектив нашего подразделения, работающий в трудных условиях Севера, работоспособный и дисциплинированный.

У нас немало ударников коммунистического труда. Коммунисты и комсомольцы составляют основное ядро коллектива. Политико-воспитательная работа в подразделении поставлена неплохо.

Несмотря на все это, факты аморального поведения среди некоторых салехардских авиаработников до конца не искоренены. Надо отметить, что случаи пьянства больше всего наблюдаются в среде руководящего со-

става. Так, например, тов. Моисеев, присланный на укрепление кадров, а также тов. Маров не оправдали возлагавшихся на них надежд.

Однако одного административного воздействия мы считаем недостаточно, чтобы искоренить аморальные проступки. Необходимо позаботиться о жилищных условиях авиаработников, о строительстве культурных, бытовых и детских учреждений. Нам необходим клуб, где можно было бы читать лекции и проводить другие культурные мероприятия.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС16342. Заказ № 4632.

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

Критика справедлива, но...

(Из выступления командира Тюменской авиагруппы тов. ЛУЖЕЦКОГО)

В своем выступлении начальник Уральского управления ГВФ подверг резкой критике Тюменскую авиагруппу. Критика была справедливой. Недостатки у нас имеются. Летных происшествий по вине личного состава много. Не изжиты случаи пьянства. Командиры на точках мало уделяют внимания организации полетов и контролю за экипажами, работающими в отрыве от базы.

Однако и инспекторы ЛШО тренировками летного состава не занимаются. А если в порядке исключения и занимаются, то явно недостаточно.

Для обеспечения успешной работы всего прикомандированного парка нам необходимо не менее 47 диспетчеров дополнительно и пополнение в инженерно-технических кадрах.