

Авиатор Урала

№ 81 (1290).
СРЕДА,
16 ОКТЯБРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

УДАРНИКИ И КОЛЛЕКТИВЫ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА — ЭТО ОПОРА ПАРТИИ В БОРЬБЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС, ЭТО, ОБРАЗНО ГОВОРЯ, ЗНАМЕНОСЦЫ НАШЕГО ДВИЖЕНИЯ К КОММУНИЗМУ.

Н. С. ХРУЩЕВ.

К 5-ой годовщине соревнования бригад коммунистического труда



К победе коммунистического труда

В ОКТЯБРЕ 1958 года, накануне XXI съезда партии, в нашей стране зародилось замечательное движение современности — соревнование коллективов и ударников коммунистического труда. Оно началось в депо Москва-Сортировочная, на родине первого в стране коммунистического субботника, названного В. И. Лениным в 1919 году «великим почином».

Рожденное творчеством народа, это движение за короткий срок превратилось в школу массового трудового героизма и коммунистического воспитания трудящихся. От ударников и бригад к цехам и предприятиям коммунистического труда, от сотен и тысяч разведчиков будущего к многомиллионной гвардии строителей коммунизма — таков путь, пройденный замечательным движением нашего времени.

Широкий размах получило движение за коммунистический труд и в нашем управлении. В настоящее время у нас в подразделениях имеются сотни авиарботников, которым присвоено почетное звание ударника коммунистического труда, имеются и целые коллективы, которые удостоились этого высокого и почетного звания.

Соревнование за коммунистический труд

растет и ширится. Особенно большой размах оно приобретает сейчас, в дни предоктябрьской трудовой вахты. Повсюду в подразделениях одно стремление — направить все свои усилия на изыскание новых резервов и, включившись в социалистическое соревнование в честь 46-й годовщины Великого Октября, досрочно выполнить производственный план пятого года семилетки.

Главная особенность соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда заключается в том, что в нем сочетаются борьба за достижение на основе передовой науки и техники наивысшей производительности труда и воспитание нового человека.

В ходе этого движения, охватившего все категории трудящихся города и деревни, получают дальнейшее развитие основные принципы социалистического соревнования — товарищеская взаимопомощь, распространение передового опыта, широкая гласность результатов соревнования, подтягивание отстающих, широко внедряются общественные начала, миллионы людей приобретают навыки управления производством и делами общества, учатся работать и жить по-коммунистически.

«Делать больше сегодня — значит завтра иметь больше!» — таков девиз передовиков производства, стремящихся быстрее создать коммунистическое изобилие. Самоотверженным трудом авиарботники наших подразделений, как и все советские люди, успешно претворяют в жизнь Программу партии, принятую на XXII съезде КПСС.

Взаимодействие — основа рентабельности

Общезвестно, что согласованность в работе служб авиационного подразделения является непременным условием успешного решения задач, поставленных перед коллективом.

В настоящее время, когда борьба за завершение хозяйственного года вступила в свою решающую фазу, необходимо вновь и вновь обратить особое внимание на координацию действий всех звеньев сложного авиационного хозяйства.

В общих чертах большинство командиров, начальников, хозяйственных руководителей всецело поддерживают идею согласованности действий различных служб.

Казалось бы, зачем поднимать на страницах газеты общезвестные вопросы. Однако на практике в этом отношении далеко не всегда благополучно. Разной в работе служб порождает еще кое-где неразбериху, безответственность и, в конечном счете, становится тормозом в деле.

Нет никакого сомнения в том, что одной из причин отставания в выполнении производственного плана и убыточности в работе Свердловского объединенного подразделения, где командиром П. П. Зыковский, явилось то, что нет в этом подразделении или, по крайней мере, не было должной согласованности в работе некоторых служб. Взять мелкий, на первый взгляд, случай, когда происходит задержка вылета самолета по причине отсутствия нужных запчастей к автомашинам. Начальник автобазы тов. Пакулин и старший инженер БАО тов. Чибисов никак не могут договориться о том, чтобы обеспечить взаимодействие между автослесарями и работниками ремонтного цеха. А между тем, всякий непродолжительный простой чреват убытками.

Однако там, где взаимодействие в работе служб постоянно поддерживается и находится в поле зрения командования, коллективы таких подразделений успешно справляются с плановыми заданиями, добиваются высокой рентабельности.

В числе таких подразделений в первую очередь следует отметить 2-е Свердловское объединенное подразделение, где командиром

Н. И. Волков. Как известно, здесь план девяти месяцев выполнен с большим превышением, государство получило значительную прибыль.

Если бы кто спросил, какова отличительная особенность подразделения, не ошибаясь, можно сказать: отличное взаимодействие. В этом подразделении ни один диспетчер по движению не выпустит самолета в рейс без согласования со службой перевозок и командиром, если коммерческая загрузка ниже плановой. Отдел перевозок, в свою очередь, принимает все меры к тому, чтобы обеспечить загрузку заблаговременно, и ставит об этом в известность службу движения без каких-либо напоминаний.

Даже связисты, умело организуя свою работу, подчиняя ее интересам подразделения в целом, непосредственно влияют на коммерческую деятельность подразделения, снабжая службу перевозок информацией о перспективах грузовых и пассажирских потоков на той или иной линии.

Словом, подразделение функционирует, как слаженный организм. Конечно, для того, чтобы добиться такой согласованности в работе служб, командованию, общественным организациям, всему коллективу пришлось приложить немало усилий в преодолении разобщенности. Но главное достигнуто: весь коллектив убедился в необходимости дружной совместной работы всех служб и в этом залог дальнейших трудовых успехов подразделения.

С. ВЛАДИМИРОВ.

НА ПРЕДОКТЯБРЬСКОЙ ВАХТЕ

Борется за почетное звание



Четвертый год обслуживает винтокрылую технику во втором Свердловском подразделении передовой специалист Виталий Петрович Белоусов. Еще не было случая, чтобы вертолет Ми-1, подготовленный им к рейсу, отказал в воздухе.

По разным заданиям летают вертолетчи-

ки этого коллектива: одни спешат в глухие таежные уголки Урала для обслуживания геологических экспедиций, другие везут почту и оборудование строителям новых дорог. Все это накладывает большую ответственность на обслуживающий технический состав.

Авиатехник В. П. Белоусов является высококвалифицированным, грамотным авиаспециалистом. Он борется за почетное звание ударника коммунистического труда. Встав на предоктябрьскую трудовую вахту, Виталий Петрович взял повышенные социалистические обязательства, и верится, что свое слово он сдержит.

На снимке: авиатехник вертолета Ми-1 В. П. Белоусов. Фото Л. ЕФИМОВА.



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ГОДОВАЯ ПОДПИСКА

НА ГАЗЕТУ
1964 год

Авиатор
Урала

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций. Газета выходит 8 раз в месяц.

Цена подписки на год — 96 копеек.
Авиарботники Урала! Подписывайтесь на свою газету!

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ — ПРЕВЫШЕ ВСЕГО!

Главное — слетанность экипажа

С совещания командиров подразделений и работников службы движения УрТУ ГВФ

На днях в клубе Уктусского гарнизона собрались командиры подразделений, начальники аэропортов, работники службы движения с тем, чтобы обменяться опытом работы по подготовке к осенне-зимней навигации. Главное, что было предметом горячего обсуждения, — это обеспечение безопасности полетов. Совещание открыл кратким сообщением о положении дел с безопасностью полетов в подразделениях Уральского управления начальник УрТУ ГВФ Н. А. Сидоренко. Он остановился на задачах, стоящих перед личным составом подразделений в обеспечении безаварийной работы.

Более подробно ознакомил собравшихся с вопросами предотвращения предпосылок к летным происшествиям и проанализировал состояние аварийности по Аэрофлоту в целом и по подразделениям нашего управления заместитель начальника управления по летной службе тов. Туболец. Из его сообщения ясно, что, несмотря на серьезные мероприятия, принятые в подразделениях управления с целью ликвидации предпосылок к летным происшествиям, их количество остается еще непозволительно высоким.

Надо сказать, что были приняты довольно крутые меры к некоторым командирам, не обеспечивавшим эффективную борьбу за безопасность полетов. Так были отстранены от занимаемых долж-

ностей заместитель командира Тюменской авиагруппы по летной службе тов. Епихин, командир Челябинского подразделения тов. Андриевский и другие. Однако до сего времени низка еще слетанность экипажей в ряде наших подразделений и летных коллективов, что, в основном, и приводит к тому, что, попав в сложные условия полетов, наши летчики не всегда принимают правильные решения. Кроме того, работники службы движения руководят полетами еще недоста-

точно квалифицированно. Допускают работники этого звена халатность. Взять, к примеру, диспетчера Тобольского аэропорта тов. Караулова. Был случай, когда на запрос экипажа о пеленге при посадке этот диспетчер не мог придумать ничего лучшего, как передать на борт о том, что пеленгаторщики куда-то отлучились. То же самое можно сказать и о диспетчере службы движения Ханты-Мансийского аэропорта тов. Ананьева, который не смог назвать запасной аэродром

и предложил командиру самолета искать место посадки на свой страх и риск.

И все же главное в обеспечении безопасности — это безукоризненное действие экипажа, его слетанность. Можно было бы привести несколько примеров, когда, находясь в сложных условиях, экипаж работает четко, уверенно и тем самым предотвращает, казалось бы, неминуемую предпосылку происшествия. В этом смысле заслуживает самого широкого распространения опыт

работы экипажей командиров кораблей, возглавляемых Ермаковым и Козловым. Мало того, что каждый член экипажа здесь в совершенстве владеет своей специальностью, дело поставлено так, что каждое действие штурмана, радиста, второго пилота и самого командира путем своевременной информации доводится до сведения в ходе полета всему экипажу.

На совещании особое внимание было уделено необходимости проведения тренировок летно-подъемного состава в сложных условиях. Из выступления тов. Туболец, пилота-инспектора ЛШО тов. Спицына и других выступавших совершенно очевидно, что в этом важном деле допускается еще формализм. Часто у командиров, проводящих тренировки, не имеется планов, конспектов. Кстати, о роли командиров. Выступавшие товарищи совершенно справедливо требовали, чтобы каждый командир помнил о силе личного примера.

Готовя экипажи к работе в зимних условиях, командиры обязаны обратить особое внимание на безоговорочное соблюдение минимума погоды, так как до сего времени наибольший процент летных происшествий связан именно с его нарушением. И эта работа должна проводиться именно в экипажах, в этом главном звене авиационного подразделения.

Диспетчер в редакцию

НАВСТРЕЧУ ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ

«Осенне-зимней навигации — достойную встречу» — так была озаглавлена статья начальника Уральского управления ГВФ Н. А. Сидоренко, опубликованная в «Авиаторе Урала» 14 сентября. Редакция получила несколько писем, в которых авиарботники делятся своими мыслями и соображениями по подготовке к зиме. Вот одно из этих писем.

КРЫЛАТЫЕ РАЗВЕДЧИКИ

Поиски полезных ископаемых. В этих краях они не прекращаются ни днем, ни ночью. Недра земли уральской — неисчерпаемая кладовая природных богатств. Без преувеличения можно сказать, что нет, пожалуй, в таблице Менделеева такого элемента, которого нельзя было бы найти на Урале.

Сейчас на помощь геолого-поисковым партиям пришли крылатые разведчики — самолеты и вертолеты. В Пермском подразделении сложный вид работ — геофизические съемки — освоены впервые. Такой опыт оказался весьма удачным. Не один полезный вылет произвели со специальной аппаратурой экипажи пилотов вертолета Ми-1 Владимир Соколов и Валентин Баталов. В таких полетах всегда умело и четко выполнял свои обязанности и борт-оператор инженер-геолог Роберт Шарло. Начальник изыскательской аэропартии Анатолий Владимирович Евстигнеев доволен работой крылатых разведчиков.

В. УШАКОВ,
штурман-аэросъемщик
второго Свердловского
подразделения.

Кто ответит за упущенное?

Коллектив нашего подразделения прилагает все силы к тому, чтобы как можно лучше подготовиться к зиме. Часть наших самолетов Ли-2 будет работать нынче на Севере, но все ли сделано для того, чтобы обеспечить их нормальную эксплуатацию в северных условиях?

Дело в том, что часть этих самолетов не оборудована системой отопления грузовой (пассажирской) кабины от антиобледенителя стабилизатора БО-20. Такого рода переоборудование производят ремпредприятия, где указанные самолеты уже побывали, так как им устанавливались там стекла с электрообогревом. А вот переоборудование отопления по ка-

ким-то причинам не было произведено. Спрашивается, в какую копеечку обойдется вторичная перегонка самолетов в

По следам наших выступлений

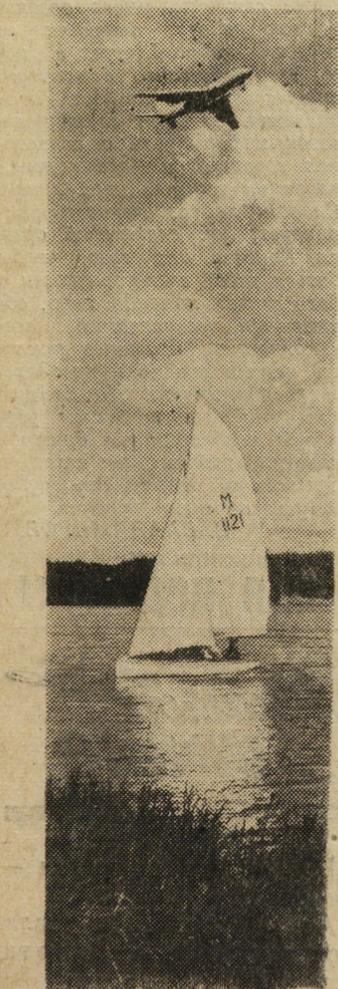
месту ремонтных предприятий? В том, что такое мероприятие потребуется, нет никакого сомнения, так как мы не можем допустить перевозки пассажиров при температуре 30—40 градусов ниже нуля в неотапливаемых кабинах.

Хотелось бы знать в связи с этим, кто определял объем ра-

бот и делал заказ, направляя самолеты в ремпредприятие?

Кроме того, не все сделано еще и цехом РЭСОС ЛЭРМ аэропорта Кольцово для приведения в порядок коммутации радиооборудования, так как значение радиосвязи в сложных условиях полетов значительно возрастает. Пока что радиооборудование находится на некоторых самолетах в таком техническом состоянии, что радисты или вторые пилоты лишены надежной радиосвязи.

Думается, что высказанные замечания будут приняты во внимание и недостатки, допущенные при подготовке к зиме, устранены. **М. ПОМИНОВ,**
бортмеханик Свердловского объединенного подразделения.



В небесах и на море

ДВИЖЕНЦЫ Челябинского аэропорта приступили к подготовке к осенне-зимней навигации. В каждой смене уже ведется техническая учеба руководителей полетов и диспетчеров. Неплохо начали занятия руководители полетов В. В. Клинов и Б. Я. Жуликов.

Руководитель полетов В. А. Бакланов организовал занятия по теме: «Особые случаи полета в осенне-зимний период». Аналогичные темы разрабатываются и в службе движения Магнитогорского аэропорта. Особое внимание при подготовке к работе в зимний период мы уделяем отработке правильных команд, уточнению метеоданных, прослушиванию магнитофонных лент. Все это необходимо для четкого руководства воздушным движением.

В августе нашу работу проверяла комиссия ГУ ГВФ. В целом на членов этой комиссии впечатление мы произвели неплохое. Хорошие знания показал диспетчер стартового командного пункта Владимир Михайлович Дерябин, который недавно закончил училище диспетчеров. Он успешно сейчас стажировается на командном диспетчерском пункте.

Хочется назвать имена наших передовых движенцев — руководителя полетов В. В. Клинова,

У диспетчерского пульта

диспетчеров Д. А. Помелова, Н. А. Куклева, П. В. Морозова, дежурного по аэропорту Н. Егорова, стартера В. Ф. Ларкина и других авиарботников. Имена многих из названных товарищей красуются на Доске почета службы движения.

Говоря обо всем хорошем, нельзя не упомянуть и о наших недостатках. Нормальная, ритмичная работа движенцев затрудняется тем, что на посадочной полосе не обеспечивается полная безопасность — появляются люди, техника. Кроме того, площадь самолетных стоянок ограничена — некуда ставить самолеты Ил-18.

Два года мы говорим о необходимости выделить канал диспетчеров МВЛ в отдельный, но, как говорится, воз и ныне там... Мелочь? Нет, конечно! Все это мешает налаживанию ритмичного руководства движением.

Немало говорилось и о том, что необходим еще один шофер на машину руководителя полетов. Сейчас на ней есть один води-

тель, но ему приходится работать целые сутки.

Давно бы пора решить положительно и вопрос о магнитофонах на СКП и РРА. Начальнику связи тов. Федорову нужно приобрести их — они нам просто необходимы.

И последнее. Сейчас, в пору осенней распутицы, нужно подумать о благоустройстве аэродрома. Пора, наконец, засыпать грязь, которая препятствует буксировке самолетов, погрузочно-разгрузочным работам на аэродроме. А коллективу ЛЭРМ нужно строже отнестись к обслуживанию материальной части, чтобы повысить исправность самолетомоторного парка.

Начало осенне-зимней навигации, нужно надеяться, наши движенцы встретят во всеоружии. К этому нас обязывает высокое слово, взятое нами к 46-й годовщине Октября.

В. ПРУСАКОВ,
начальник службы
движения Челябинского
аэропорта.



*Кудри выкрасила осень
У березки в рыжий цвет
И влюбился в нее ветер,
А она не любит, нет.
Золотые рвет сережки
Он с березки от тоски,
А она грустит о мае —
Все в слезах ее листки.
Подожди! Вернется милый —
Май веселый, молодой...
Вновь обнимет, приласкает
Теплой, солнечной рукой.
Не студи березке сердце,
Золотых не тронь кудрей —
Ветер, в зимнюю дорогу
Спой ей песню потеплей.*

СЕРЕЖКИ

*У меня в ушах сережки
Золотые, с бирюзой...
Подарил мне их любимый
Нашей первою весной
Там в саду, под тополями,
Под смеющейся луной,
Где с берез свисали листья,
Как сережки с бирюзой.
— Ты носи их, если любишь,
Если нет — сними, прошу...
Было мне тогда семнадцать,
Я и в сорок их ношу!*



И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.**
НС 14853. Заказ № 6272.

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