

Авиатор Урала

№ 90 (1300).
СРЕДА,
27 НОЯБРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

ВЫСОКАЯ ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ УСПЕХА

Партия и правительство проявляют большую заботу о развитии ГВФ, о его техническом оснащении, улучшении условий труда и быта авиаработников. Отвечая на эту заботу, сознавая свой долг перед советским народом, работники Аэрофлота беззаветно трудятся над выполнением задач, поставленных XXII съездом КПСС.

Личный состав подразделений Уральского управления продолжают в этом году большую работу по перевозке грузов и пассажиров. Среди авиаработников управления трудятся немало тех, кто уже сегодня решил жить и работать по-коммунистически.

Значительных успехов в текущем году добились в своей производственной деятельности коллективы Второго Свердловского объединенного подразделения, где командиром тов. Волков, секретарем парторганизации тов. Кособрухов, Челябинского подразделения, где командиром тов. Осипов, секретарем парторганизации тов. Сержантов. Неплохо справились с выполнением производственного плана авиаработники Пермского подразделения и Янаульского аэропорта.

Подавляющее большинство наших авиаработников понимает, что одной из главных заповедей тружеников Аэрофлота является безопасность полетов. Такие коллективы, как Ханты-Мансийский летный коллектив, Второй Свердловский объединенный и другие, не только обеспечивают четкое выполнение плана, но и успешно борются за обеспечение безопасности полетов.

Вместе с тем, в управлении есть подразделения, где нарушаются приказы и инструкции по организации летной работы и обслуживанию авиационной техники.

Наиболее неблагоприятное положение дел с безопасностью полетов в Тюменской авиагруппе, Курганском и Свердловском объединенном подразделении.

В июле в Курганском подразделении произошло тяжелое летное происшествие с самолетом Як-12 под управлением пилота Андреева. Это происшествие явилось следствием халатного отношения к своим обязанностям техника-бригадира Стрельникова и грубых нарушений пилотом Андреевым наставлений.

В середине года из-за недисциплинированности пилота Са- (Окончание на 2 стр.)

Навстречу Пленуму ЦК КПСС

АВИАХИМРАБОТАМ — ОТЛИЧНОЕ КАЧЕСТВО

С КАЖДЫМ годом объем авиахимработ, выполняемых авиацией спецприменения по Уральскому управлению ГВФ, возрастает. И надо сказать, что уральские авиаработники, как правило, успешно с ним справляются. Так, государственным планом нашему управлению предусматривалось произвести обработку площадей на 400 тысяч гектаров. По состоянию на 1 ноября план авиахимработ выполнен на 125 процентов, т. е. обработано 500 тысяч га. Все подразделения управления, занимавшиеся авиахимработами в нынешнем сезоне, успешно справились с поставленными задачами, а Курганское и Второе Свердловское объединенное подразделения выполнили планы авиахимработ более чем на 130 процентов.

В нынешнем году нашим «химикам» довелось поработать не только на «собственной» территории, но и в других территориальных управлениях ГВФ.

Общая площадь обработанных территорий вне пределов нашего управления составила 105 тысяч гектаров.

В настоящее время авиахимработы продолжаются. В Ставропольском крае находится Уральский сводный летный коллектив, занятый внесением минеральных удобрений под озимые сельскохозяйственные культуры.

Качество авиахимработ, в основном, хорошее. По отзывам Свердловской и Челябинской областных организаций защиты растений прибавка урожая от уничтоженной сорной раститель-

ности составила в среднем на 1 гектар 1,5 — 2 центнера... Денежные затраты на авиахимпрополку одного гектара в среднем составляют 2 рубля 31 копейку, а при наземной прополке — 3 рубля 44 копейки. При авиахимработе по борьбе с различными вредителями сельскохозяйственных культур смертность среди вредителей достигает 98—100 процентов.

Правда, по внесению минеральных удобрений мы пока не достигли технической эффективности, которая получила хорошую и отличную оценку. Экономической эффективности подразделения от производства этого вида работ не имеют.

С РЕДИ авиаработников нашего управления ГВФ немало передовых экипажей, мастеров своего дела, которые своим добросовестным трудом и рациональной обработкой участков добились высоких показателей в работе. К таким экипажам относится экипаж Курганского подразделения, где командиром самолета тов. Полтавский, вторым пилотом тов. Гужевников, авиатехником тов. Собыкин. Этот дружный экипаж только на борьбе с сорняками обработал 13,9 тысячи га с хорошим и отличным качеством работ и выполнил плановую производительность на 105 процентов. Хорошо потрудились экипаж самолета Ан-2 из Челябинского объединенного подразделения, где командиром тов. Матвеев. Этот экипаж обработал против сорняков 13 тысяч га и обеспечил выполнение плановой производительности на 102 процента. Успешно потрудились на авиахимработах и экипажи самолетов Як-12. Так, экипаж пилота Герасимова из Челябинского подразделения обработал 6 300 гектаров, а пилот Попов из Курганского подразделения 5 150 гектаров при хорошем и отличном качестве авиахимработ.

Хорошо поработали сводные подразделения за пределами Уральского территориального управления под командованием командиров летных коллективов из Перми Т. И. Асабина и из Свердловска М. В. Сальмановича. Летные коллективы под их руководством обеспечили выполнение производственных планов при высокой безопасности полетов.

На 1964 год подразделениям управления предстоит еще более напряженная работа по выполнению авиахимработ в объемах, почти в два раза превышающих уровень, запланированный на нынешний год.

В настоящее время, когда партия и правительство уделяют вопросам химизации земледелия от-

ромное внимание, авиаработники с большим воодушевлением ждут открытия предстоящего Пленума ЦК КПСС, который будет специально решать вопросы большой химии. Мы понимаем, что у нас будет значительно больше минеральных удобрений и перед авиацией специального применения откроются такие перспективы, о которых раньше было трудно мечтать. Уже сейчас авиаработники авиации специального применения должны вести тщательную подготовку к авиахимработам в предстоящем сезоне.

Особое внимание нужно обратить на правильный подбор и подготовку летно-технического состава. Необходимо подготовить летно-подъемного состава провести с таким расчетом, чтобы каждое подразделение имело достаточный резерв экипажей. Надо обратить самое серьезное внимание на подготовку пилотов по правилам выполнения полетов на авиахимработах и правильному оформлению первичной документации. Необходимо научить экипажи вдумчиво подходить в каждом конкретном случае к организации работы на оперативных аэродромах, изыскивать наиболее рациональные способы обработки участков.

Еще раз нужно проверить состояние спецаппаратуры, ее хранение. Убедительным примером заботливого отношения к хранению химаппаратуры показывает Пермское подразделение, где построено отличное складское помещение.

МНОГО новых забот ляжет на плечи инженеров по спецприменениям. Необходимо уже сейчас заняться заключением договоров на производство авиахимработ в следующем году. Инженеры-спецпримененцы должны быть постоянно в курсе дел по поступлению в областные организации минеральных удобрений, гербицидов и их распределению по хозяйствам. Нужно принимать меры по увеличению объемов работ аккредитивным путем, привлекая для этого все новые хозяйства. Мы должны стать агитаторами и пропагандистами в деле снижения норм расходования химикатов на гектар, используя для этих целей печать, телевидение, радио. Следует доказывать на конкретных примерах наиболее рациональные нормы расхода химикатов.

Нет сомнения в том, что авиаработники уральских подразделений хорошо подготовятся к авиахимработам в 1964 году и обеспечат выполнение плана авиахимработ с хорошим качеством и соблюдением полной безопасности полетов.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер по спецприменениям УрТУ ГВФ.

ИНИЦИАТИВЫ ОТВЕЧАЮТ

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

«СНОВА ЗАДЕРЖКИ... ПРИЧИНА — ХАЛАТНОСТЬ»

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 18 сентября 1963 года. Редакция получила ответ начальника аэропорта Кольцово тов. Белоусова.

Факты, указанные в заметке, подтвердились. Лица, по чьей вине допущены задержки вылетов самолетов, наказаны в дисциплинарном порядке. Бригадир заправочной бригады П. С. Костырев переведен в рядовые шоферы.

«Готовь сани летом»

В заметке «Готовь сани летом», опубликованной в газете «Авиатор Урала», за 25 сентября, отмечалось, что по вине СМУ-8 сорван ввод гостиницы в Кольцовском аэропорту и слабо развернуты работы по строительству централизованной заправки самолетов.

Редакция получила ответ начальника СМУ-8 тов. Созинова, в котором говорится:

В настоящее время гостиница сдана с оценкой «хорошо», а отмеченные комиссией недостатки будут устранены в ближайшие дни.

По строительству централизованной заправки самолетов все основные монтажные и строи-

тельные работы закончены. Оставшиеся работы всецело зависят от заказчика — Кольцовского аэропорта и УрТУ ГВФ, не поставивших СМУ-8 полностью оборудование.

«Тридцать вместо пятидесяти»

Назывался критический материал, опубликованный «Авиатором Урала» 9 октября 1963 года по результатам комсомольско-молодежного рейда.

В своем ответе в редакцию начальник Челябинского аэропорта тов. Коробцов сообщил, что в настоящее время недостатки, указанные в газете, устранены. Водоснабжение налажено. Приняты меры по прекращению продажи в буфете аэропорта спиртных напитков, увеличен ассортимент закусок.

Повар тов. Акрамова за недосев шпротов наказана в административном порядке. Ее недостойный поступок был осужден на собрании коллектива.

«Расписание и рентабельность»

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» за 18 сентября было опубликовано письмо командира самолета Ли-2 из Челябинского подразделения тов. Серикова. Вот что сообщил редакции начальник отдела перевозок тов. Берсенева:

Предложения тов. Серикова по изменению расписания были обсуждены и приняты в отношении рейса № 933 (Челябинск — Магнитогорск — Уфа), что дало для пассажиров большие удобства в пользовании воздушным транспортом. Что касается рейса № 917, он предназначен для перевозки почты и обеспечен постоянной загрузкой. Менять время вылетов нецелесообразно.

МЕЧТЫ

Мечтал ты, смелый,
с детских лет
Крылатой птицей стать,
Чтоб к звездам, к солнцу
и к луне
На зависть всем летать.
Осталось детство позади,
Мечту ты открыл,
И в небо, как домой к себе,
Дорогу проложил.

З. ГЕРАСИМОВА

Твоя мечта летит все
в высь,
В космический простор...
С Луною подружиться ты
Мечтаешь с давних пор.
В наш век конца и края нет
Твоим мечтам, пилот,
Из них желанней всех
одна —
Космический полет!

ВЫСОКАЯ ДИСЦИПЛИНА- ЗАЛОГ УСПЕХА

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

лехардского подразделения Токмакова была допущена крупная поломка самолета Ан-2. Вместо того, чтобы на этом примере научить других, командование подразделения и общественные организации не придумали ничего лучшего, как прислать в управление петицию с просьбой оставить Токмакова на летной работе.

Таких примеров нарушения приказов и наставлений можно привести немало. Они говорят нам о том, что командно-руководящий состав, партийные и общественные организации должны сосредоточить все усилия на обеспечении безопасности полетов. Прежде всего необходимо добиться неукоснительного выполнения каждым авиарботником наставлений и инструкций, определяющих легкую службу ГВФ. Надо осуществлять повседневный контроль со строгим соблюдением приказов, широко привлекать для этой цели комиссии содействия партгосконтролю и общественных инспекторов по безопасности полетов.

Имеют место дисциплинарные проступки, связанные с употреблением спиртных напитков в рабочее время. По этой причине в Свердловском объединенном подразделении, Пермском, Тюменском с летной работы за последнее время снято несколько человек.

Что же это за люди, которые были сняты с летной работы? Второй пилот Свердловского объединенного подразделения Балобаев, штурман Дорофеев и бортрадист Суслов, пользуясь бесконтрольностью командира самолета Ил-18 тов. Рушенцева, устроили в аэропорту Симферополь коллективную пьянку. В результате экипаж расформирован, а виновники сняты с летной работы.

За систематическое нарушение предполетного отдыха в свое время был снят с летной работы командир вертолета Ми-4 Тюменского объединенного подразделения Милиции. Самое удивительное, что до

последнего времени Милиция числился в подразделении как лучший пилот, и командование сочло возможным вывесить его фамилию в списках лучших производственников.

Плохо обстоят дела с дисциплиной в Кольцовском аэропорту. В третьем квартале здесь совершено по сравнению со вторым кварталом значительно больше проступков. Количество невыходов и опозданий на работу, появление на работе в нетрезвом виде составило здесь 40 процентов к общему числу дисциплинарных нарушений.

Такое положение дел должно встревожить всех командиров, начиная с руководителей летных коллективов и кончая командирами подразделений. Очевидно, командованию, партийным работникам, руководителям общественных организа-

ций следует улучшить воспитательную работу индивидуально с каждым пилотом, техником, диспетчером и т. д. Руководителям производства надо стоять ближе к личному составу, вникать в его жизнь и быт, своевременно реагировать на его нужды и запросы. Особое внимание следует уделить воспитанию молодежи, которая составляет большинство наших авиаспециалистов. Только кропотливая и настойчивая работа по воспитанию кадров может привести нас к желаемым результатам. Наш долг с честью справиться с задачами, которые предъявляют нам партия и правительство, и успешно выполнить без летных происшествий производственный план 1963 года. **В. И. БОЛЬШАКОВ,**
начальник политотдела
УрТУ ГВФ.

ДОСАДНЫЕ «МЕЛОЧИ»

Согласно указаниям Уральского управления свердловские ЛЭРМ должны обеспечить некоторым наземным оборудованием подразделения управления и, в частности, вновь организованные ЛЭРМ в Челябинске и Тюмени.

Это и понятно. У нас сильный станочный парк, квалифицированные специалисты. Но вся беда в том, что для изготовления тех или иных приспособлений или оборудования в мастерских не хватает запасных частей и материалов.

Вот примеры. К нам поступил заказ на изготовление столиков для расконсервации карбюраторов. Сделали мы эти столики, однако они до сих пор стоят в ЛЭРМе. Причина? Нет ручных

альвееров, манометров и еще кое-каких «мелочей».

Где-то наверняка ждут эти установки, а мы не можем выдать их только потому, что работники ОМГС вовремя не позаботились об обеспечении нас указанными агрегатами.

В свое время мы получили заказ на бабки для бензина емкостью 150—200 кг для расконсервации двигателей. Естественно, что для их передвижения необходимы рамы с колесами. Однако их-то мы и не имеем. Мы считаем, что в этом опять же виноваты работники ОМГС.

Понадобились недавно лобовые жалюзи к самолетам. Работники ЛЭРМ сделали все: переделали ролики, поставили тросы. Казалось бы, можно и сдавать их. Но,

полета к полету росло мастерство молодого пилота.

И мне вспоминается другой интересный случай, когда за правильно принятое решение при встрече с погодой ниже своего минимума пилотам была объявлена благодарность.

По заявке заказчика в Ирбит нужно было доставить 450 килограммов срочного груза. Командир выделил для пе-

нет! На жалюзи отсутствуют кронштейны крепления их к двигателю. Но и их мы можем сделать, однако дело стоит «за малым». Нет листовой стали толщиной 1,5 мм. Кто должен заботиться о ее доставке? Опять же снабженцы.

Во всем управлении только в свердловских ЛЭРМ ремонтируют авиасвечи. Агрегатчиков же у нас только двое. Сейчас на складе скопилось несколько тысяч свечей, которым необходим ремонт. Ясно, что двум работникам эту работу не выполнить и за полгода. Самое удивительное, что изготовление нового оборудования, ремонт агрегатов, свечей не включают в план. План для ЛЭРМ дается, как известно, в условных единицах. Спрашивает-

нированного мог быть и другой вариант.

Что стоит раз нарушить наставление: снизить самолет и на запретной высоте дойти до аэродрома и сесть? Печеркин и Силантьев не пошли на нарушение наставления. Передав по радио свой возврат, они благополучно приземлились на промежуточном аэродроме.

Как-то в Талицу потребо-

Як-12 возили почту, есть довольно трудный участок. Это Артемовск — Петрокаменское. Дело в том, что здесь нет линейных ориентиров и, естественно, самолетовождение в какой-то мере затруднено.

В полет Леонид Николаевич вылетел с поверяющим, на борту была почта. Сначала все шло хорошо. В расчетное время прибыли в Артемовск,

сдали почту и вылетели на Петрокаменское, а дальше пошел снег. Видимость ухудшилась. Местность под крылом самолета стала серой и однообразной.

Забыв про ориентиры, пилот повел самолет по гиropолукомпасу, стараясь по курсу выйти на аэродром.

Но этого не получилось. На аэродром Петрокаменское они не попали, а оказались над рекой Нейвой, на несколько километров правее маршрута. Только наводящий вопрос поверяющего помог исправить ошибку. Самолет с почтой в тот день прибыл на аэродром Петрокаменское с опозданием против расписания.

Эта ошибка стала уроком на будущее. Постепенно от

ревозки 2 самолета Як-12. Пилотами этих самолетов были Печеркин и Силантьев.

Полет проходил нормально. Пройдено было больше 160 километров пути. Осталось совсем немного. Но тут пошел дождь. В сетке дождя с трудом стала просматриваться земля. Пилоты, ведя между собой радиообмен, приняли решение снизить высоту полета с 600 до 400 метров.

Когда самолеты были на подходе к аэродрому и до Ирбита оставалось 10—12 километров, облачность еще понизилась.

Нужно принимать решение. Продолжать снижение нельзя. Значит, нужно возвращаться...

Для человека недисципли-

на, почему же нельзя перевести в соответствующие единицы и неречисленные работы?

Мы надеемся получить по всем затронутым нами вопросам ответы на страницах газеты «Авиатор Урала».

В. СИДОРОВ,

мастер свердловских ЛЭРМ.



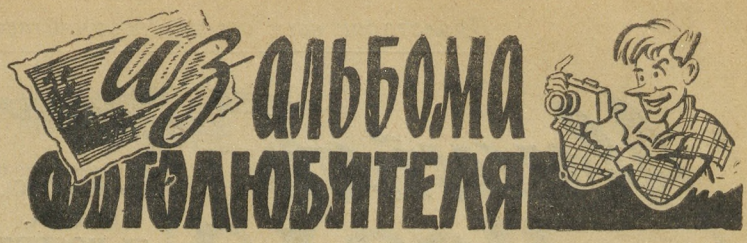
Талице, куда летит врач, имеется только площадка ограниченных размеров... Медлить нельзя. И решение было принято: лететь в Талицу, совершить посадку по длинному западному старту. Сильный встречный ветер уменьшит пробег. Главное, точно рассчитать заход на посадку и приземлить самолет у начала площадки. Посадка была произведена с ювелирной точностью.

В ПОДРАЗДЕЛЕНИИ уважают Леонида Николаевича за его скромность, дисциплинированность и требовательность. Требовательность — вот главная черта его характера. Требуя от себя, он этому учит и своих подчиненных.

Есть и у него большая мечта, которой он иногда делится со своими товарищами по работе. Мечта — летать на скоростных турбовинтовых самолетах.

Пусть для начала это будет Ан-24. И нам думается, что его мечта может стать реальной в ближайшем будущем.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
слушатель университета
печати, наш рабкор.



«Зимняя зима». Фотоэтиюд Б. ЗАХАРОВА.

ЧЕЛОВЕК ИЩЕТ В ГАЗЕТЕ

СНАБЖЕНИЕ ДОСТИГНЕТ ЦЕЛИ