

НА СТРАЖЕ

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

ИХ ОКОЛО ТЫСЯЧИ

ИНСТИТУТ общественных инспекторов по безопасности полетов существует в ГВФ два года. Он был создан в целях еще более широкого привлечения общественности подразделений ГВФ к активному участию в обеспечении безопасности полетов и оказания командирам подразделений помощи в этом важном деле. Сейчас в подразделениях ГВФ на общественных началах ведут работу около тысячи инспекторов по безопасности полетов.

В 1963 году по сравнению с предшествующим годом в целом по ГВФ количество летных происшествий, происходящих по вине личного состава, снизилось на 10 проц. Значительно меньше стало происшествий по вине инженерно-авиационной службы, а также происшествий, в основе которых лежит недисциплинированность отдельных работников.

Определенная доля заслуг в этом деле принадлежит общественным инспекторам. Достаточно сказать, что, например, общественными инспекторами по безопасности полетов Приволжского управления ГВФ в течение одного года было сделано около тысячи различных замечаний и предложений, по которым командование приняло меры по устранению и предупреждению тех или иных ненормальных явлений в работе экипажей самолетов и служб аэропортов.

Но разве полезную работу общественных инспекторов можно выразить одними лишь цифровыми показателями? Как можно точно учесть, сколько предпосылок к летным происшествиям было ликвидировано общественными инспекторами в самом зародыше! И разве можно какими-либо цифрами измерить силу личного примера общественного инспектора, который он воздействует на своих товарищей по подразделению, показывая им, как надо вести себя на производстве и в быту, как правильно относиться к порученному делу.

Отличные мастера своего дела, люди авторитетные и принципиальные, общественные инспектора не мирятся с недостатками. В Приволжском управлении такими зарекомендовали себя командир самолета АН-2 тов. Кузнецов и диспетчер службы движения тов. Азов. Они неоднократно предотвращали вылеты самолетов, плохо очищенных от снега и обледенения, вылеты в районы с плохой погодой. По настоянию общественных инспекторов тт. Скудаева и Щекаева сначала в подразделении, где они работают, а затем и во всем управлении все самолеты были обеспечены средствами крепления грузов. По их сигналам приведены в порядок аэродромы местных воздушных линий, упорядочено проведение ночных тренировочных полетов, которые ранее планировались таким образом, что пилотам приходилось являться на тренировку без достаточного отдыха после напряженного летного дня.

Подразделение работает безаварийно

САРАТОВСКОЕ подразделение долгое время имело незавидную славу одного из неблагоприятных в отношении безопасности полетов. Сейчас положение здесь замет-

В КОНЦЕ декабря 1963 года на совещании в Главном управлении ГВФ были заслушаны доклады начальников Приволжского управления ГВФ тов. Петрова И. Д. и Московского управления авиации спецприменения и местных воздушных линий тов. Попова А. А. о работе общественных инспекторов по безопасности полетов. Ниже дается отчет об этом совещании.

но улучшилось и достигнуто это не без помощи общественных инспекторов по безопасности полетов командира вертолета тов. Муранова, командира корабля ИЛ-14 тов. Сова и других. Тов. Сова деятельно участвует в еженедельных летных разборах, часто выступает с корреспонденциями в многотиражной газете, активно сотрудничает в рукописном журнале «За безопасность полетов», который регулярно издается в подразделении.

Следует сказать, что командир этого подразделения тов. Терещенко, его заместитель по политчасти тов. Иванов и секретарь парткома тов. Волхонский систематически инструктируют общественных инспекторов, внимательно прислушиваются к их сигналам и предложениям и принимают действенные меры к устранению выявленных общественными инспекторами недостатков. В Саратовском подразделении установлен такой порядок: на каждом очередном еженедельном летном разборе докладывают о мерах, принятых по сигналам общественных инспекторов. И не случайно, что за последние полтора года в подразделении полностью исключены случаи вылета и приема самолетов при погоде ниже минимума, нарушения правил руления, крепления груза в самолетах, правил пользования контрольными картами и т. п.

Во многих территориальных управлениях проводятся семинары общественных инспекторов по безопасности полетов. Недавно очередной такой семинар состоялся в Московском управлении. Товарищи обобщили опыт работы общественных инспекторов, что, безусловно, послужит на пользу дела. В этом управлении командиры подразделений, во всяком случае большинство из них, систематически подсказывают общественным инспекторам, какими конкретными вопросами им следует заниматься, привлекают их к участию в летных и технических разборах, в совещаниях по вопросам организации и руководства летной работой. Партийные и профсоюзные организации обсуждают вопросы о работе общественных инспекторов и вместе с командирами заботятся о повышении их авторитета, а в этом отношении, как известно, самым лучшим средством является принятие мер по сигналам и предложениям инспекторов.

Общественные инспектора Московского управления авиатехник тов. Курочка, командир вертолета тов. Донецкий, диспетчер службы движения тов. Кузьменко и многие другие добросовестно выполняют свои обязанности. Свидетельством полезности работы, выполняемой общественными инспекторами и их высокого авторитета среди летного состава, может служить тот факт, что на прошедших перевыборах почти половина общественных инспекторов была избрана на второй срок.

«Меня избрал народ»

ОБЩЕСТВЕННЫЙ инспектор должен быть человеком принципиальным, непримиримо относиться к любым нарушениям, угрожающим безопасности полетов и, действуя таким образом, вправе рассчитывать на поддержку со стороны старших должностных лиц. Но вот как иногда бывает: общественный инспектор тов. Просихин запретил ночные тренировочные полеты. Основания для этого были веские: погода плохая, магнитофон не работал, прожектора не было на старте. Тренировку проводил пилот-инспектор управления тов. Денисов. Используя свое служебное положение, он решил «нажать» на общественного инспектора, но тов. Просихин ответил тов. Денисову:

— Вы просто инспектор, а я — общественный инспектор, меня избрал народ.

Ответил хорошо и правильно. И приходится только удивляться, что правильные действия тов. Просихина вызвали гнев руководителя службы движения Приволжского управления тов. Баско!

Приводился на совещании и другой пример. В Белорусском управлении общественный инспектор авиатехник тов. Бобков, будучи пассажиром на самолете ИЛ-14, обнаружил в полете, что люк багажного отделения открыт. Вместе с бортистом экипажа тов. Бобков закрыл люк, а затем, предъявив командиру корабля тов. Денисову свое удостоверение, сделал ему замечание. Вы думаете тов. Денисов поблагодарил инспектора? Ничуть не бывало. Он его обругал, а когда вернулся из рейса, то «забыл» сообщить об этом случае командиру подразделения.

Эта история стала известна после выступления многотиражной газеты, которое вызвало весьма своеобразную реакцию со стороны старшего инспектора управления тов. Осипова: он не поверил ни газете, ни общественному инспектору, а лживые объяснения отдельных членов экипажа, что «Бобков был пьяный», принял за истину...

Руководить и поддерживать

УЧАСТНИКИ совещания положительно отнеслись к предложению о некотором увеличении количества общественных инспекторов по безопасности полетов, избираемых в подразделениях. В крупных подразделениях такая мера особенно целесообразна, так как вызывается интересами дела. Зато предложения о продолжении срока полномочий инспекторов до двух лет и о выделении из их среды старшего по гарнизону, поддержки не встретили. Хорошо зарекомендовавший себя общественный инспектор всегда может рассчитывать на избрание на несколько сроков. Общественными инспекторами руководит не-

посредственно командир подразделения, поэтому ни на кого, в том числе и на «старшего инспектора», он не должен перекладывать эти свои обязанности.

Правда, встречаются еще командиры и начальники подразделений, которые забывают об этих своих обязанностях. Впрочем, каким может быть «руководство» со стороны ЛЭРМ аэропорта Курумоч тов. Кравченко, который не знает даже, кто у него в мастерских является обществен-

ным инспектором по безопасности полетов!

На совещании приводился такой факт. Московский терком принял самое активное участие в подготовке и проведении семинара общественных инспекторов по безопасности полетов, причем председатель теркома тов. Волков выступил на семинаре с докладом о повышении роли общественности в период строительства коммунизма.

Общественные начала в таком большом и важном деле, как обеспечение безопасности полетов, нужно всемерно развивать и поддерживать. И вклад общественных инспекторов по безопасности полетов в это дело будет тем весомей и значительней, чем скорее будет покончено с фактами игнорирования их сигналов и предложений, с недостатками в руководстве их работой.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 3 (1309). СУББОТА, 11 ЯНВАРЯ 1964 г. Год издания XXII

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

ЮБИЛЕЙ ИНЖЕНЕРА



12 января 1964 года исполняется 60 лет со дня рождения инженера ОТК ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения Николая Иосифовича Шаламова. За время работы в системе ГВФ с 1934 года Шаламов приобрел богатый практический опыт по техническому обслуживанию самолетов, который с желанием и любовью передавал и передает молодым специалистам.



За долгие годы работы авиатехник Н. И. Шаламов показал себя добросовестным и честным исполнителем порученного ему дела. Как лучший авиатехник, в 1949 году он был выдвинут на должность инженера ОТК ЛЭРМ.

Несмотря на преклонный возраст, Н. И. Шаламов и в настоящее время работает инженером ОТК оперативной смены. Н. И. Шаламов имеет полное право на заслуженный отдых, однако он решил продолжать работу в нашем коллективе и дальше, внося свой скромный вклад в дело строительства коммуни-

стического общества в нашей стране.

За достигнутые успехи в работе Н. И. Шаламов имеет много благодарностей и поощрений. В день 40-летия Аэрофлота он награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

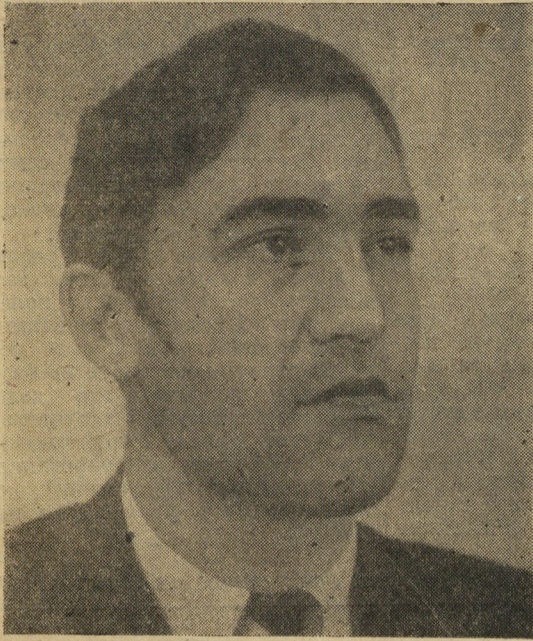
Весь коллектив ЛЭРМ сердечно поздравляет вас, Николай Иосифович, с 60-летием и желает вам доброго здоровья, счастья в личной жизни и успехов в работе.

Я. ЯРОШЕВИЧ,
начальник ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения.

СОГРЕВАЮТ РОДИНУ ЛЮБИМУЮ НАШИ БЕСПОКОЙНЫЕ СЕРДЦА



Главное — спаянность экипажа



Слово предоставляется командиру корабля ИЛ-18 первого Свердловского подразделения Леониду ПАНЧЕНКО

1. Истекший год знаменателен для меня, прежде всего, тем, что коммунисты нашей партийной организации приняли меня в свои ряды. В 1963 году я ставил перед собой такую задачу: добиться отличным трудом присвоения нашему экипажу почетного звания коммунистического. Авиаторы сдержали слово — нам присвоено звание разведчиков будущего. Кроме того, я мечтаю получить высшее специальное образование. В прошлом году сдал успешно вступительные экзамены, поступил в ВАУ.

В этом году думаю повысить свою летную квалификацию — сдать на первый класс. Надеюсь, что повысят свое мас-

терство и мои товарищи по экипажу: бортрадист Базай станет специалистом первого класса, а бортмеханик Кривых — второго класса.

2. Основным недостатком в нашей работе считаю разобщенность экипажей. Еще нередко у нас происходят обновления экипажей — это, разумеется, влияет и на слетанность, и на производственные показатели. На мой взгляд, самое главное условие для успешной летной работы — стабильность состава экипажа.

Хорошо то, что наши опытные авиаторы стремятся оказать помощь в работе некоторым летчикам. Сам я в свое время помог второму пилоту Р. А. Бурдакову освоить приборное оборудование.

3. Своим минусом считаю еще недостаточное знание конструкции и эксплуатации материальной части. В этом важном деле мне оказывают помощь бортмеханик-инструктор А. Кошеленко, штурман Б. Вотинин, а по технике пилотирования — инструктор летного коллектива В. Устюгов. На летных разборах я принимаю к сведению те советы, которые дают мне старшие товарищи, учусь у них мастерству.

4. Командир летного коллектива Л. Ф. Гусев как раз ставил свое, личное, выше общественного, пренебрегал мнением всего коллектива. Для повышения летного мастерства ему было предложено поехать на учебу. Но тов. Гусев отказался, считая, что и так достаточно образован. Коллектив обсудил поведение этого авиатора, надеясь, что он исправится, а пока решено перевести его на должность командира самолета ЛИ-2.

5. «Маяков» у нас немало. В первую очередь хочется назвать экипажи, которыми руководят опытные командиры кораблей ИЛ-18 К. В. Третьяков, Н. А. Феоктистов, А. Я. Басарыгин.

6. Львиную долю свободного времени уделяю, конечно, учебе. Люблю музыку — сам играю на аккордеоне. Увлекаюсь лыжным спортом.

ОДИН ЗА ВСЕХ, ВСЕ ЗА ОДНОГО!

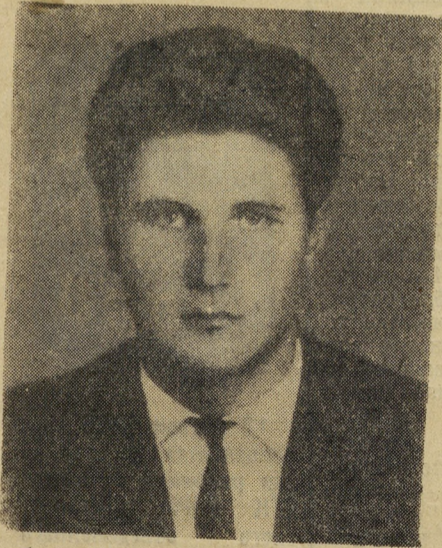
Слово предоставляем летчику Уктусского подразделения комсомольцу Сергею КОРОЛЕВУ

1. В минувшем 1963 году я ставил перед собой такие цели. Во-первых, вступить в строй в качестве командира самолета АН-2, во-вторых, повысить летную квалификацию, вырасти до пилота 3 класса, и в-третьих, бороться за почетное звание ударника коммунистического труда. С удовлетворением хочется отметить — мои планы осуществились! В новом году я мечтаю отлично справиться с самостоятельным пилотированием самолета АН-2, завершить полеты с грузом и перейти на пассажирские перевозки.

2. Обычно говорят, что недостатков нет в том, кто вообще не работает. Это правильно. Они у нас есть. Бывают случаи, когда при подготовке к полетам со стороны некоторых «забывчивых» руководителей отдела перевозок происходят задержки рейсов, нарушается ритм летной работы. Каждый из нас, в том числе и я, естественно, вносим на разборках свои предложения, даем советы, как лучше наладить организацию и проведение полетов. Польза от этого немалая.

3. Как-то в полете я допустил ошибку в ориентировке. Как и любой случай нарушения, он стал достоянием всего коллектива на очередном разборе. Товарищи строго и открыто поговорили со мной, дали дельные советы.

Пришлось еще раз тщательно изучить инструкцию



по особенностям ориентировки в осенне-зимний период. Большую практическую помощь мне оказали командиры Ведерников, Слышкин, Степин.

4. На четвертый вопрос я бы ответил так. Мне кажется, что таких людей у нас в коллективе нет. Во всяком случае, с «индивидуалистами» в нашей среде я не встречался. Народ у нас дружный, сплоченный, живет и работает по принципу — один за всех, все за одного.

5. Да, таких у нас немало. Всех перечислить не буду — список довольно длинный получится. Назову лишь пилотов передового летного коллектива, возглавляемого Михаилом Сальмановичем. Это экипажи самолетов АН-2 В. Морозова, Б. Плотникова.

6. Свое свободное время я стараюсь использовать с пользой для дела — больше бываю на свежем воздухе, закаляю организм. Для этого я часто выхожу на лыжные прогулки за город, увлекаюсь охотой и рыбалкой.

Наша анкета

В предыдущем номере «Авиатора Урала» мы опубликовали анкету, адресованную молодым авиарботникам. Читателям газеты были заданы следующие вопросы:

1. Какую цель ты ставил перед собой в 1963 году, достиг ли ее, какие планы у тебя на 1964 год?

2. Какие основные недостатки ты видишь в коллективе, в котором работаешь, как стремишься их исправить?

3. Как коллектив помогает исправить недостатки, имеющиеся у тебя лично?

4. Есть ли среди вас «индивидуалисты», противопоставляющие личное общественному, как к ним относятся коллектив?

5. Есть ли в коллективе люди, живущие и работающие по заповедям бригад коммунистического труда? Расскажи о них.

6. Как ты используешь свое свободное время?

Вопросы нашли отклик среди авиарботников. Сегодня мы публикуем некоторые из ответов, полученные нами.

ПОЧЕТНАЯ ДОЛЖНОСТЬ БЫТЬ МАЯКОМ

Слово берет бортпроводница Свердловского летного подразделения комсомолка Валентина ПАРАМОШКИНА

1. В истекшем году я брала обязательство стать ударником коммунистического труда. Мое желание исполнилось — я встала в ряды наших славных маяков.

В этом году мечтаю «побывать в странах народной демократии ГДР и Чехословакии, поеду туда по туристической путевке. Кроме того, ставлю перед собой задачу — успешно закончить третий курс университета.

2. На мой взгляд, не все наши комсомолки активно участвуют в общественной жизни, считая, видимо, что работа — главное, а все остальное — второстепенное. Я являюсь ответственной за стенную печать. В газете мы стараемся своевременно замечать «пассивных» товарищей и вовлекать их в общественную работу.

Особое внимание мы в повседневном труде уделяем улучшению культуры обслуживания пассажиров, широко пропагандируем передовой опыт лучших бортпроводников. Одно время случались неполадки в работе у бортпроводницы Нины Беляевой — коллектив помог, девушка исправилась, стала проявлять больше активности в труде.

3. Разумеется, идеальных людей не бывает. Считаю, что и у меня есть недостатки. Слабо я знаю новые трассы на маршрутах Челябинск — Красноярск, Свердловск — Киев. Думаю, что особой трудности досконально изучить их не составит для меня труда.

4. К сожалению, были и свои «индивидуалисты». Бортпроводницы А. Ворон и Н. Вотякова, вероятно, зазнались, забыли о том, что их поведение должно быть примером для каждого пассажира. Зачастую они допускали халатность в работе, за-



паздывали на рейсы. Коллектив строго осудил их поведение.

5. Приятнее всего, конечно, отвечать на такой вопрос. В нашем коллективе более двадцати девушек, носящих почетное звание разведчицы будущего. Среди них я бы с удовольствием назвала ветеранов коммунистического труда бортпроводниц О. Дранишникову, В. Якову, В. Бунькову и В. Шашкину. Эти девушки дали путевку в небо многим молодым «хозяйкам» крылатых кораблей.

6. Свободное время, — а его не так много, — я посвящаю своему духовному и культурному росту. Посещаю театры, читаю художественную литературу. Увлекаюсь поэзией, люблю чистую, как первый снег, звучную лирику Есенина.

Товарищи всегда помогут

На нашу анкету ответил диспетчер СКП Свердловского аэропорта Александр МАКАРЕНКО

1. В прошлом году я перевелся в Свердловск из Якутской авиагруппы ГВФ. Поэтому первой своей задачей считал успешно освоить работу в новом для меня аэропорту. Пока все идет без замечаний. Коллектив службы мне нравится.

В этом году наметил такие планы — думаю освоить специальность диспетчера КДП, сдать на второй класс, закончить десятилетку. Все это потребует немалых усилий и упорства. Надеюсь спра-

вится со своими задачами.

2. Для того чтобы была высокой безопасность воздушного движения и более ритмичной организация полетов, необходимо, как мне кажется, содержать в готовности всю технику и наземное оборудование, своевременно обеспечивая все объекты. А что у нас? До сих пор мы не можем добиться, чтобы на машине руководителя полетов наладилась связь. Это, разумеется, тоже влияет на качество обслуживания рейсов и не гарантирует полной безопасности полетов.

3. Мне, как новичку, конечно, пока еще нелегко войти в нор-

мальную колею на новом месте. Своим недостатком считаю слабое знание района аэродрома, стараюсь устранить этот пробел. Много помощи оказывают мне в этом руководители полетов Н. П. Свиницкий, другие более опытные специалисты.

4. На четвертый вопрос я затрудняюсь ответить по той простой причине, что работаю здесь недавно.

5. Вся смена у нас коммунистическая. С таким коллективом и



работается хорошо, и опыт есть у кого перенять.

6. В свободное время занимаюсь фотографией, слесарным и столярным делом.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС28034. Заказ № 1308.

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