

# РАЗГОВОР О ВАЖНОМ

Очень оживленно прошло на днях семинарское занятие по конкретной экономике у тюменских авиаработников. Слушатели проявили высокую активность. Это и не удивительно, так как на семинаре шла речь о перспективах развития химии, о значении всемерной химизации народного хозяйства Тюменской области.

Исключительный интерес к затронутым вопросам обусловлен был тем, что выступавшие преимущественно говорили об участии своих товарищей-авиаторов в конкретных делах, способствующих развитию химии.

Интересным был рассказ о содружестве экипажа вертолета МИ-6 во главе с команди-

ром вертолетного подразделения Иваном Тихоновичем Хохловым с геологами по перебазированию буровых установок.

А в выступлении Ивана Емельяновича Кайгородцева прозвучала горячая забота о бережливом отношении к хранению и расходованию химикатов. Он указал на недопустимость потерь ценных минеральных удобрений по причине неудовлетворительной организации авиахимработ.

На семинаре также выступили П. Ф. Пантюхов, В. Ф. Шарапов, М. П. Лаптев, П. П. Вальковский, А. С. Петрова и другие.

А. АРКАДЬЕВ.



Пилот Ханты-Мансийского летного коллектива Василий Будочкин лишь второй год работает на Севере. Однако за этот небольшой срок он зарекомендовал себя как знающий свое дело специалист. В числе лучших авиаработников ему недавно присвоено высокое звание ударника коммунистического труда. Товарищи тепло поздравили комсомольца с почетным званием.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 4 (1310).  
СРЕДА,  
15 ЯНВАРЯ  
1964 г.  
Год издания  
XXII

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

## НА ПРАВАХ ПАСЫНКОВ

**З**АДОЛГО до начала рабочего дня около диспетчерской Второго Свердловского подразделения часто можно встретить плотного, с энергичным лицом пожилого пилота.

Кто он? Чего ждет, выражая свое неудовлетворение? Это пилот-инструктор учебного подразделения В. А. Деменев. А ждет он, когда ему командование Второго Свердловского подразделения выделит для учебной тренировки самолета. Вместе с ним ждут этого и другие авиаторы, кому надлежит пройти летную тренировку.

А разве учебное подразделение не имеет своих самолетов? — можете спросить вы. Сейчас нет. Как-то к начальнику управления пришли командир учебного подразделения тов. Манин и командир Второго Свердловского подразделения тов. Волков. Каждый отстаивал свою точку зрения. Тов. Манин, чтобы оставить самолеты в учебном подразделении, а тов. Волков ратовал за использование их для производственных надобностей с выделением в свободное время для тренировки летчиков. Доводы тов. Волкова были

более убедительными, и командование решило передать самолеты в его подразделение. Казалось бы, тов. Волков должен был создать все условия для нормальной летной тренировки. А что получилось на деле?.. На деле грубо нарушаются организационно-методические указания, подписанные начальником ГУ ГВФ, которые утверждают, что... «несвоевременная подготовка тренировочного самолета и несвоевременный вылет на тренировку считать как срыв рейса со всеми вытекающими отсюда последствиями...»

Второе Свердловское подразделение систематически отказывает в самолетах по нашим заявкам. Чтобы не быть голословными, сошлемся на факты. Так, с 11 по 19 декабря 1963 года самолет по заявкам не был выделен.

Однажды дело дошло до того, что когда самолет, пилотируемый тов. Деменевым и находящимися на нем летчиками, проходящими тренировку, поднялся в воздух, по радио раздался строгий приказ диспетчера: «Борт такой-то, немедленно садитесь!..» Сел тов. Деменев. Подрулил к аэровокза-

лу. В чем дело?.. Ему и ученикам приказали выйти из самолета. Оказалось, что самолет немедленно потребовался для выполнения производственного рейса.

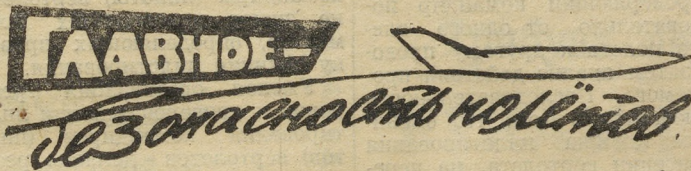
Мало того, техническое обслуживание тренировочного самолета ведется зачастую в последнюю очередь. Фактов о таких нарушениях можно привести много.

В организационных указаниях говорится: «Выделять для учебного подразделения необходимое количество самолетов и вертолетов последних серий или с новым оборудованием...»

У нас эти указания тоже нарушаются. Самолеты, как правило, выделяются для тренировки старых серий. А иногда даже в расчете на то, чтобы поработать 5—10 часов ресурса.

Заканчивая статью, хочется отметить, что все эти факты не способствуют улучшению качества тренировки летного состава, и в конечном счете такое отношение не может дать полной гарантии безопасности полетов.

В. ИВАНОВ,  
старший инженер-преподаватель учебного подразделения.



## НА ПРАВАХ ПАСЫНКОВ



Авиатехник Юрий Филаткин и авиамеханик Владлен Жуковский начали работать в Ханты-Мансийском аэропорту в разное время. В. Жуковский имеет за плечами уже солидный опыт, а Ю. Филаткин трудится в коллективе сравнительно недавно. Оба они работают в бригаде Виктора Рязанова и оба показывают образец в труде.

## Зима — строгий экзаменатор

Среди них авиамеханик Кибирев, слесарь Сухов, техники по приборам Кабилов и Горбунов. Это их руками изготовлены и внедрены в производство интересные приспособления, способствующие повышению производительности труда. К недостаткам следует отнести то, что до сих пор наши умельцы не объединены в организацию воир. Сейчас мы устраним это упущение. С каждым годом увеличивается объем работ, выполняемых коллективом ханты-мансийцев. Однако у нас есть серьезные трудности, которые

мы не в состоянии сами разрешить. В подразделении нет, например, силового кабеля, стационарных электроколонок, электрических подогревателей. Остро нуждаются также работники аэропорта в инструменте, специальной литературе по самолетам АН-2 и ЛИ-2. Можно не сомневаться, если нам окажут помощь по всем этим вопросам, подразделение будет работать более ритмично и рентабельно.

Среди технического состава летного коллектива подавляющее большинство трудится с полной отдачей. У нас немало

маяков, на которые равняются остальные. Мы гордимся такими товарищами, как В. Рязанов, П. Богданов, С. Айбакиев, В. Журков, Ю. Филаткин, Ф. Уряшев, В. Жуковский, В. Набоких, А. Жигалов, А. Стряпанова, А. Сухов. Впереди еще долгие месяцы работы в зимних условиях. И мы надеемся, что справимся с теми большими задачами, которые поставлены перед нами в новом, 1964 году.

Л. КИРЬЯНЧИК,  
начальник участка технического обслуживания.

## Спасибо техникам

В этом году заполярная зима не балует авиаторов погодой. Ртутный столбик колеблется от — 30 до — 40 градусов. Особенно «пошутила» с нами зима в декабре, когда температура воздуха переваливала за сорок градусов мороза.

С ноября в поселке Тазовское трудятся два экипажа АН-2 Челябинского подразделения, возглавляемые летчиком Шевкуном и мной. Работать нам приходится в труднейших метеорологических условиях, когда полеты и техническое обслуживание ведутся среди бескрайней заснеженной тундры с плохой визуальной видимостью.

Особенно достается техническому составу. Техникам и механикам приходится готовить материальную часть, не взирая на погодные условия — качественно и надежно. Как не порадуешься за наших друзей — людей мужественных и умелых!..

Как-то на самолете АН-2 № 47586 отказал приемник и радиокompас, а на другой машине № 43885 авиатехник Хусаинов обнаружил два серьезных дефекта: образовалась трещина на патрубке второго цилиндра и откололся борт на патрубке третьего цилиндра. Эти неисправности могли привести к серьезным летным нарушениям.

Авиатехники Хусаинов и Авладеев своевременно обнаружили дефекты и принялись за их устранение. Закончился рабочий день. Над тундрой опустился темный полог ночи, а работа продолжалась. Слабо мерцали огоньки переносок, перескакивая с одного узла мотора на другой. Восемь часов подряд при тридцатиградусном морозе и сильном ветре трудились неутомимые авиаспециалисты. И машины были подготовлены в рейс точно в назначенное время...

Разве это не подвиг, не мужественный поступок? Мы, пилоты, от души благодарим их.

А. ФИЛИНСКИХ,  
командир самолета АН-2  
Челябинского подразделения.

**Д**О ПОЗДНЕГО вечера не утихает гул моторов в Ханты-Мансийском аэропорту. С летного поля в северное небо стартуют тяжелые ЛИ-2, легкокрылые АНы и ЯКи. Нелегко, конечно, в суровых условиях северной зимы обслуживать сложную технику, но работники аэропорта делают все для того, чтобы самолеты без задержки, вовремя ушли в рейсы.

Сейчас уже можно подвести итоги тому, как мы подготовились к зимней навигации. Первое, о чем можно сказать, — уменьшились простои самолетов на техническом обслуживании. Значительно повысилась исправность СМП. Если, например, в октябре она составляла 67 проц., то уже в ноябре мы добились 83-процентной исправности.

Сейчас у нас специально выделены для работы на трудоемких регламентах две бригады, кроме того, усилена группа, занимающаяся ремонтом. Все трудоемкие работы проводятся в тепляках. Мы ввели в эксплуатацию мастерскую, обо-



# Главное — безопасность полетов!

**В** КОНЦЕ каж-  
дого рабочего  
дня хочется  
подвести итоги напря-  
женной летной работы.  
Общезвестно, что со-  
вершенствование тех-  
ники пилотирования  
вертолета — это то, к  
чему сегодня стремится каж-  
дый командир (пилот) вертоле-  
та. Большое значение в этом  
деле приобретает повседневная  
работа командного состава в  
организации летной работы.

В повышении уровня техни-  
ки пилотирования большая роль  
должна отводиться наземной  
подготовке личного состава.  
Тем не менее еще не редки  
случаи в практике, когда на-  
земная подготовка недооцени-  
вается. Без хорошо организо-  
ванной наземной подготовки  
нельзя быть уверенным в том,  
что в условиях полета пилот  
или командир вертолета смо-  
жет решить все вопросы, пре-  
дусмотренные программой тре-  
нировки или проверки техники  
пилотирования.

При проведении наземной  
подготовки командир знакомит  
членов экипажа (пилота) с це-  
лью программы, по которой бу-  
дет проводиться тренировка или  
проверка техники пилотирова-  
ния. Обращается внимание на  
то, какую цель ставят те или  
иные упражнения, предусмотрен-  
ные программой. Необходимо,  
чтобы экипажи (пилоты)

## СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТЕХНИКУ ПИЛОТИРОВАНИЯ

четко представляли последова-  
тельность в выполнении упраж-  
нений.

Особенно важно при провер-  
ке техники пилотирования вы-  
яснить полную ясность дейст-  
вий проверяемых при строгом  
выдерживании заданных эле-  
ментов полета.

В ходе проверки техники пи-  
лотирования необходимо высо-  
кое знание нормативов оценок  
элементов техники пилотирова-  
ния, а также нужно добиваться  
грамотных формулировок в  
характеристике допущенных  
ошибок по элементам полета.  
После окончания проверки техни-  
ки пилотирования командир  
(пилот) вертолета должен само-  
стоятельно анализировать допу-  
щенные ошибки в технике пи-  
лотирования с тем, чтобы избе-  
жать их в дальнейшей работе.

Проверяющий командир по-  
следовательно от одного эле-  
мента полета к другому прово-  
дит затем анализ действий про-  
веряемого. Последовательность  
заключается в том, что оцени-  
вается техника пилотирования  
на висении вертолета, на пере-  
мещении на заданной высоте,  
при постоянной скорости и т. д.

Особое внимание при про-  
верке техники пилотирования  
уделяется анализу выполнения  
полета по прямоугольному мар-  
шруту, подбору площадок с воз-  
духа. Если проводится провер-

ка техники пилотирования в  
рейсовых условиях, то рекомен-  
дуется делать последующий  
анализ по всему полету — от  
взлета до посадки.

В исследовании ошибок, до-  
пущенных в технике пилотиро-  
вания, нужно обращать особое  
внимание на причины неточных  
действий и пути предупрежде-  
ния их.

Само собой разумеется, что  
оценка действий проверяемых  
со стороны проверяющих долж-  
на быть объективной и строго  
индивидуальной.

Не следует при этом забы-  
вать, что имеются еще некото-  
рые опытные, налетавшие ты-  
сячи часов командиры (пилоты)  
вертолетов, которые недоста-  
точно знают требования норма-  
тивов оценок по элементам по-  
лета. В ряде случаев наши  
командиры (пилоты) вертолетов  
не знают руководящих доку-  
ментов, определяющих провер-  
ку техники пилотирования.

Умелая организация трени-  
ровок и проверок техники пи-  
лотирования командиров (пи-  
лотов) вертолетов должны резко  
сократить предпосылки к лет-  
ным происшествиям из-за оши-  
бок в технике пилотирования.

**Ф. КОСМАКОВ,**  
командир летного  
коллектива 2-го  
Свердловского  
объединенного  
подразделения.

## Для вас, заочники

...Сегодня особенно много телефонных звонков в отдел кадров управ-  
ления. Это и понятно. В управлении только что получен приказ  
о расширении заочной учебы в Высшем авиационном училище ГВФ  
и наборе слушателей на 1964 год.

В этом приказе много новых положений для кандидатов, посту-  
пающих на заочное отделение ВАУ. Так, например, на заочное от-  
деление по квалификации «инженер-пилот» принимается летный со-  
став ГВФ от командира самолета (вертолета) и выше.

С 1964 года на заочном отделении ВАУ ГВФ организуются но-  
вые специализации. Это — «управление воздушным движением» по  
квалификации «инженер по эксплуатации воздушного транспорта» и  
«воздушная навигация» по квалификации «инженер-штурман».

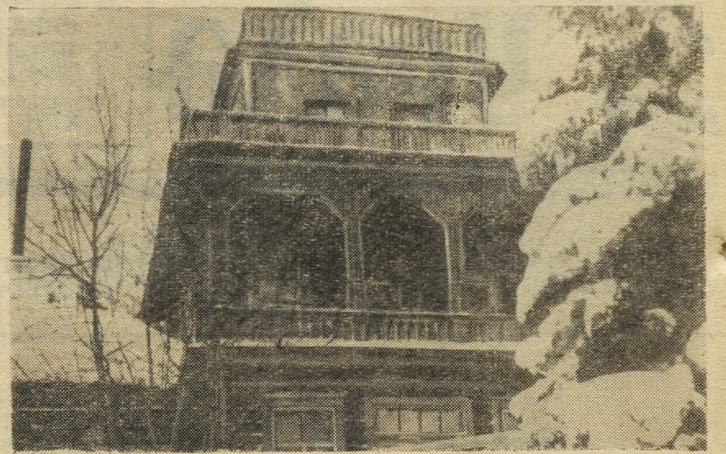
На заочное отделение по квалификации «инженер по эксплуата-  
ции воздушного транспорта» принимается диспетчерский состав  
службы движения ГВФ от рядового диспетчера этой службы и вы-  
ше. По квалификации «инженер-штурман» штурманский состав ГВФ  
от штурмана корабля (самолета) и выше.

Заявления подаются в подразделении на имя командира объеди-  
ненного авиаподразделения.

Срок подачи материала в отдел кадров управления на кандида-  
тов установлен до 25 марта 1964 года. Более подробно об условиях  
приема каждый из вас, читатель, может узнать у себя в подразде-  
лении в отделе кадров.

**А. МЕЗЕНЦЕВ,**

старший инспектор отдела кадров УрТУ ГВФ, наш рабкор.



В живописных местах расположен Ханты-Мансийский гид-  
ропорт. Обрывистый склон могучего Иртыша, пушистые ели  
и кедры, окружающие деревянное здание, — все это создает  
неповторимую красоту северной природы.

## О людях хороших

### В полевых условиях

Бригада технического со-  
става ЛЭРМ Свердловского  
аэропорта во главе со стар-  
шим инженером летного под-  
разделения Д. Я. Трофимовым  
была направлена в Челя-  
бинский аэропорт для ремон-  
та самолета ЛИ-2.

Авиаспециалисты в труд-  
ных полевых условиях про-  
изводили восстановление ма-  
териальной части. Их упор-  
ный труд увенчался успехом.  
Самолет снова встал в строй.

За умелую и качественную  
подготовку и ремонт самолета  
ЛИ-2 старшему инженеру  
Д. Я. Трофимову, авиате-  
хнику Г. С. Морозову и авиа-  
механикам Д. Ф. Науменко  
и И. М. Лаптеву выданы де-  
нежные премии.

## Впереди — спартакиада Аэрофлота

Высока и благородна цель  
советского физкультурного  
движения способствовать  
воспитанию нового человека,  
гармонически сочетающего  
в себе духовное богатство,  
моральную чистоту и физи-  
ческое совершенство.

В декабре в Баку  
проходил семинар  
штатных инструкторов  
физкультуры ГВФ.  
Цель семинара — об-  
меняться опытом физи-  
культурной работы в  
управлениях ГВФ, вы-  
явить недостатки и пути их  
устранения. На совещание  
собрались москвичи, якутя-  
не, тбилисцы, уральцы, кие-  
вляне, ленинградцы.

Интересно было слушать  
представителя Украинского  
управления В. Т. Руденко о  
том, как ведется физкуль-

турная работа в подразделе-  
ниях Украины. Здесь созда-  
ны группы физической под-  
готовки летно-подъемного  
состава, в профилакториях  
проводится позкипно ут-  
ренняя гимнастика.

В управлении имеются

во всех подразделениях бы-  
ли штатные физкультурные  
работники. Они непосред-  
ственно возглавляют физкуль-  
турную работу, подчиняясь  
старшему инструктору уп-  
равления.

физической культуры и,  
главное, продлит летную  
жизнь пилотов.

Сейчас перед нашими  
спортсменами стоит ряд  
важных задач. Одна из них  
в зимний сезон 1964 года  
провести спартакиаду под-  
разделений в два этапа. Пер-  
вый этап — внутри  
служб, второй этап —  
между службами по  
видам, какие возмож-  
ны на местах, вклю-  
чая и спортивные игры.

Особенно хорошо нужно  
подготовиться подразделе-  
ниям к летней спартакиаде  
Уральского управления, так  
как в 1964 году Главным  
управлением запланирована  
летняя спартакиада ГВФ.  
Она потребует от нас силь-  
ных сборных команд легко-  
атлетов, футболистов, плов-  
цов и т. д.

**М. ГОРЮКОВА,**  
инструктор физкультуры.

## Физкультуру — в быт, в жизнь

свои детские спортивные  
школы, где дети авиарбот-  
ников укрепляют свое здоро-  
вье. Функционирует здесь и  
свой водный бассейн, рабо-  
тающий круглый год. Ук-  
раинцы позаботились, чтобы

Немало и других управле-  
ний, как, например, Москов-  
ское, где тоже почти везде в  
подразделениях есть штат-  
ные физработники. Пора,  
очевидно, и нашему Ураль-  
скому управлению подумать  
о штатных инструкторах физи-  
культуры в ведущих подраз-  
делениях. Это сыграет нема-  
ловажную роль в развитии

инструктор физкультуры.

**С**ЕГОДНЯ испол-  
няется 45 лет со-  
дня зверского  
убийства замечатель-  
ных вождей Коммуни-  
стической партии Кар-  
ла Либкнехта и Розы  
Люксембург.

Карл Либкнехт  
(1871—1919) со студен-  
ческих лет принимает  
активное участие в со-  
циалистическом движе-  
нии и в своих взглядах  
придерживается его ле-  
вого крыла. Много  
энергии и труда он от-  
дал разоблачению ре-  
формистской тактики  
лидеров германской со-  
циал-демократии. Неус-  
танно борется за инте-  
ресы рабочего класса  
пользовался большим  
авторитетом у населе-  
ния. В 1902 году тру-  
дящиеся г. Берлина из-  
брали его в городское  
самоуправление.  
Вся жизнь Либкнех-  
та была подчинена бес-

пощадной борьбе с ми-  
литаризмом и импери-  
ализмом. Он призывал  
бороться с гонкой воо-  
ружения, так как по-  
нимал, что это ведет к  
новым кровопролитным  
войнам и еще большей

сертацию и продолжа-  
ла вести революцион-  
ную деятельность.  
В 1897 году Р. Люк-  
сембург переезжает в  
Германию. Оставаясь  
одним из руководите-  
лей социал-демократии

## Вожди пролетариата

эксплуатации трудя-  
щихся.  
Роза Люксембург  
(1871—1919) родилась в  
Польше. По окончании  
гимназии в Варшаве  
стала заниматься рево-  
люционной деятельно-  
стью. Работала в не-  
законной польской  
партии «Пролетариат». Ввиду угрозы ареста  
она эмигрировала в  
Швейцарию, где закон-  
чила университет, на-  
писала докторскую дис-

Польша, она принима-  
ет активное участие в  
работе социал-демокра-  
тической партии Гер-  
мании, выступает сте-  
ратическими статьями.  
Критикует ревизионизм  
Бернштейна, отстаивая  
необходимость классов-  
вой борьбы и завоева-  
ния власти пролетари-  
том.

Крупнейшей заслугой  
К. Либкнехта и Р. Люк-  
сембург перед немецким

рабочим классом было  
основание Коммуни-  
стической партии Гер-  
мании, имеющей значе-  
ние не только для гер-  
манского пролетари-  
та, но и всего мирового  
рабочего и коммунисти-  
ческого движения. Был  
создан фундамент для  
дальнейшего развития  
революционных сил Гер-  
мании, которые позже  
привели к образованию  
Германского демокра-  
тического государства.



## Мороз нам не помеха

Подолгу гостит зима в Ханты-Мансийске. Пушистый снег  
плотно окутывает землю, а трескучие морозы накрепко сковы-  
вают речные потоки.

Однако суровая зима не помеха для любителей спорта. Сре-  
ди них немало авиарботников Ханты-Мансийского объединен-  
ного летного коллектива. Многие из авиаторов заядлые лыж-  
ники.

Недавно здесь проходила лыжная спартакиада города. Ави-  
аторы выставили команду из 9 человек. В числе их были силь-  
нейшие гонщики аэропорта Иван Рукавишников, Геннадий Ко-  
роваев, Галина Бузова и другие.

Славу одной из сильнейших команд города по праву за-  
воевали баскетболисты подразделения. Честь коллектива в  
этом увлекательнейшем виде спорта отстаивают пилоты В. Мар-  
ков, Г. Епрынец, В. Черный, техники Г. Башмаков, Б. Вака-  
рин, диспетчер В. Кремень. В их активе немало побед, в том  
числе над сильной командой училища механизации.

Есть в коллективе и приверженцы других видов спорта.  
Среди авиарботников многие увлекаются волейболом, шахма-  
тами, пулевой стрельбой.

**С. ФРОЛОВ.**