

Авиатор Урала

№ 25 (1331).
СУББОТА,
28 МАРТА
1964 г.
Год издания
XXII

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

РАБОТА С ЛЮДЬМИ — ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА

КОЛЛЕКТИВ второго Свердловского объединенного подразделения, подчитав свои возможности, взял на себя трудное и почетное обязательство: производственный план шестого года семилетки завершить досрочно — к 15 декабря. На первый взгляд может показаться, что это решение поспешно, но авиарботники подразделения наметили этот рубеж для себя именно сейчас, в первом квартале года, с тем чтобы стремиться обеспечить задел в выполнении плана заранее. Тогда никакие случайности (неблагоприятные метеословия, недостаточный приток грузов и пасса-

жиров в период уборки урожая) не повлияют на выполнение обязательств.

Как и в других подразделениях, у нас много нескрытых внутренних резервов.

Велики перспективы повышения рентабельности за счет наиболее разумной организации труда, рационализации и других мероприятий. Однако главным резервом в улучшении работы подразделения была и остается работа с людьми. Слова из постановления июньского Пленума ЦК КПСС: «Сердцевину идеологической работы партии, Советов, профсоюзов, комсомола должно составлять воспитание у каждого советского человека любви и уважения к общественному труду» мы ставим в основу практической работы.

Большую роль мы отводим соревнованию за коммунистический труд. Девять летних коллективов, две смены и одна бригада, борющиеся за звание коллективов коммунистического труда, — вот что составляет ядро подразделения. Именно на них равняются остальные. 49 летчикам, авиатехникам и другим авиаспециалистам звания разведчиков будущего уже присвоены.

Опираясь на актив, партийная, профсоюзная, комсомольская организации в тесном кон-

По рекомендации совета

Методический совет в Тюменском гарнизоне создан недавно. Однако члены его уже организовали несколько интересных мероприятий.

На днях на совете выступила старший инженер по спецприменению Н. А. Помигалова. Она рассказала о применении авиации в лесном и сельском хозяйстве.

Собравшиеся одобрили доклад и предложили спецпримененцам встретиться с

работниками службы. Это и понятно: химизация сельскохозяйственного производства — кровное дело каждого авиарботника.

ПЕРВЫЕ ЛАСТОЧКИ

На днях с летного поля Уктусского аэропорта вылетели два самолета АН-12 и взяли курс на Пермь. Из Перми эти самолеты в числе пяти, предназначенных для проведения авиационных работ на полях Украины, вылетят на Луганск.



НЕБЕСНАЯ ТАМАРА

Самолет ЛИ-2 выполнял свой обычный рейс Салехард — Тюмень, когда случилось непредвиденное. У одной из пассажирок начались роды.

К счастью, среди летевших в Тюмень оказался врач-хирург. Впервые ему пришлось принимать роды в безоблачной выси.

Первыми, кто поздравил роженицу, были пассажиры и члены экипажа во главе с командиром П. П. Быструшкиным. В Ханты-Мансийске, где приземлился самолет, мать с дочкой, которую назвали Тамарой, уже ожидала санитарная машина.

К. ШАХОВ,
инспектор по перевозкам.

ЧЕТКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СЛУЖБ — ЗАЛОГ УСПЕХА

Однажды лебедь, рак и щука...

Командир самолета ЛИ-2 Быструшкин то и дело вбегал к диспетчеру службы движения Салехардского аэропорта Грошенкову и снова пулей исчезал в клубах пара, врывавшихся через дверь с улицы. А Грошенков, проводив взглядом надоедливое командира, поднимал телефонную трубку и начинал, уже в который раз, переговоры с гаражом по поводу какой-то резиновой трубки.

Короче говоря, самолет ЛИ-2 № 51141, следовавший из Салехарда на Тюмень 2-м рейсом, вот уже третий час задерживался из-за того, что не было шланга для слива горячего. Быструшкин бегал, диспетчер Грошенков звонил по телефону, а шланга не было и самолет стоял.

И лишь после того, как в дело вмешался старший инспектор по безопасности по-

летов управления тов. Зямтин, шланг «каким-то чудом» удалось раздобыть буквально в течение считанных минут. Оказалось, что служба ИАС вообще не знала о причинах задержки с вылетом самолета.

Таким образом салехардские движенцы, перевозчики и работники ИАС преподали классический урок разобщенности в работе, который должен быть по достоинству оценен командованием Тюменской авиагруппы.

С. ВЛАДИМИРОВ.

РАБОТАТЬ В КОНТАКТЕ

В Положении о подготовке, подборе и допуске к работе руководящего и диспетчерского состава службы движения ГВФ один из параграфов гласит о том, что диспетчеры ГРДП и РДП, впервые назначенные на эти должности, должны быть ознакомлены с трассами, на которых они будут осуществлять руководство полетами. Делается это путем облета трасс и соседних аэропортов с целью изучения их оснащения оборудованием и для установления личного контакта с движенцами, работающими по соседству. Такое мероприятие во многом способствовало бы отработке взаимодействия родственных служб.

К сожалению, в нашем аэропорту этот параграф Положения не выполняется, что создает определенные трудности в работе и не служит улучшению регулярности и безопасности воздушного сообщения. Пора руководителям службы движения принять меры, чтобы наш аэропорт работал с соседними аэропортами в тесном контакте, чтобы мы не замыкались в собственной скорлупке.

Ю. ГОСТЮХИН,
Г. КЛИМОВ —
диспетчеры ГРДП;
Ю. ЕРМОЛАЕВ,
А. САВИН —
диспетчеры РДП
Кольцовского
аэропорта.

Ростки НОВОГО

МЫ ЖИВЕМ в такое время, когда каждый новый день вносит в жизнь свежие начинания, которыми так богата наша действительность. Родники творческого обновления дают себя чувствовать особенно в сфере общественной жизни. В этой связи хочется рассказать о работе женсовета в Челябинском объединенном подразделении.

Длительное время наш женсовет существовал лишь на бумаге и вся его деятельность, как правило, не шла дальше организации новогодних вечеров или подготовки к празднованию дня 8 Марта. Но с декабря прошлого года, после того, как был избран новый состав женсовета, дела этой организации круто пошли в гору. На первом же заседании председателем женсовета была избрана очень деловая энергичная женщина — заведующая складом Тамара Хабибулина.

Тамара Хабибулина и активисты женсовета — мощица самолетов тов. Талалайкина, наблюдатель АМСГ тов.

Злобина, диспетчер гаража тов. Кукарека, кладовщица расходной кладовой тов. Раскостова, домохозяйка тов. Астафьева и другие близко к сердцу приняли свои общественные обязанности и все внимание обратили в первую очередь на заботу о досуге детей.

Не ограничиваясь проведением детских утренников и елочных праздников, активисты женсовета решили проводить работу с детьми регулярно и повседневно.

На первых порах пришлось потратить немало усилий, чтобы доказать необходимость возобновления работы детской комнаты. Нашлись скептики, которые утверждали, что от такой комнаты проку все равно не будет. Однако они ошиблись. Факт налицо. Детская комната в нашем подразделении не пустует. Ежедневно в ней собираются девочки и мальчики, что-

бы под присмотром старших поиграть в веселые игры или послушать интересный рассказ из новой книжки.

Надо сказать, что родители охотно дежурят в детской комнате и досуг детей стал более организованным и интересным.

Деятельность женсовета по линии улучшения воспитательной работы среди детей выразилась также в том, что были избраны старшие по подъездам домов. Это позволило взять под контроль места, где дети устраивают игры, шалят.

Дежурят в детской комнате и присматривают за играми детей в подъездах не только члены женсовета, но и многие другие женщины. Это свидетельствует о том, что женсовет начал обрывать собственным активом.

Есть у нашего женсовета и другие заботы. Велика заслуга женщин-активисток в ор-

ганизации художественной самодельности. Они доказали, что занятость по службе и по домашнему хозяйству — добром делу не помеха. Большинство женщин-активисток имеют по двое и больше детей, работают на производстве, а некоторые, такие как Раскостова, еще и учатся в вечерней школе.

Конечно и в работе женсовета встречаются трудности и многое еще предстоит сделать для улучшения воспитания детей, для налаживания кружковой работы, но главное — ростки нового — у нас есть, и позаботиться о том, чтобы эти ростки крепились и развивались, — долг и обязанность общественных организаций и командования подразделения.

Б. НАХИН,
заместитель командира
Челябинского подразделения
по политчасти.

УЧЕБА С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

В заметке «Расточители времени», опубликованной в «Авиаторе Урала», группа авиационных техников совершенно правильно поднимает вопрос об экономии времени авиаспециалистов, направляемых на сборы в учебное подразделение. К сожалению, задержек начала сборов в УТО больше чем достаточно. Так, в 1963 году каждый третий сбор начинался с опозданием. Причем, количеством сборов, начатых с опозданием до 5 дней, было 25, а свыше 6 дней — 8.

Основной причиной задержек является опоздание авиаспециалистов к началу занятий. В каждом производственном подразделении имеются графики начала сборов в УТО. Однако отдельные командиры подразделений еще не поняли, что, посылая своих подчиненных на сборы с опозданием, они наносят вред не только направляемым на учебу, но и мешают нормальной работе УТО.

Программы повышения квалификации летного и технического состава насыщены сложным материалом, причем на каждый предмет отводится всего 15—18 часов. Прибыв с опозданием в 1 день, слушатель фактически лишается возможности прослушать большую часть какого-то предмета.

Чрезвычайно неблагоприятно отражаются задержки сборов на работу УТО. Перед каждым сбором учебной частью проводится кропотливая подготовка к встрече учебной группы. Составляется план проведения сбора, распределяется нагрузка между преподавателями, планируется последовательность изучения отдельных предметов и сдачи экзаменов, готовятся учебные планы и наглядные пособия. Начало занятий с новой группой для каждого преподавателя — маленький праздник. И можно себе представить, как неприятно сознавать, что вся эта кропотливая подготовительная работа идет насмарку.

При подведении итогов про-

верки работы УТО в мае 1963 г. начальником территориального управления тов. Сидоренко дано указание — считать нормальной численность группы в 20 человек. Но, по указанию ЛШО, УТО начинает занятие, если к началу сбора прибывает не менее 10 человек.

К сожалению, никто не знает, когда и сколько человек прибывает на тот или иной сбор. И это полностью относится к летной и инженерно-технической службам. Другие службы — движения, перевозок, радиолокации и радионавигации — считают себя обязанными готовиться к каждому сбору: здесь заранее известно почти по фамилиям, какие специалисты и из каких подразделений придут на сбор. А руководители основных служб — ИАС и летной, — видимо, считают ниже своего достоинства заниматься учебой своих специалистов. Спрашивается, для чего же тогда в управлении специальный инженер по подготовке и переподготовке кадров, если эта подготовка и переподготовка пущена на самотек?

Работа инженера сводится к тому, что в конце ноября подразделениям рассылается радиogramма с требованием сделать заявку на переподготовку кадров в следующем году. При составлении учебного плана совершенно не учитываются возможности УТО и не корректируются заявки подразделений.

Плохо и то, что командиры производственных подразделений по тем или иным соображениям «планируют» переучивание своих кадров так, что иные работники бывают у нас по два-три раза в год, тогда как другие не были в УТО уже по 5—7 лет. Причем, среди оставшихся «в тени», как правило, и «теряются» малоквалифицированные специалисты.

В результате в 1963 году УТО имело массу малочисленных сборов. Средняя численность учебных групп составля-

ла примерно 13—15 человек. То есть при правильном комплектовании учебных групп количество сборов можно было бы сократить почти на 30 процентов. Ведь были же в УТО группы и менее 5 человек.

В 1963 году слушатели в ожидании начала сборов (после начала по плану) провели примерно 100 дней. Если учесть среднюю численность 13 человек — получается 1300 человеко-дней, потерянных высокооплачиваемыми авиационными специалистами территориального управления. А сколько было отправлено специалистов, так и не дождавшихся сборов!

Буквально о каждом случае задержки занятий командование УТО информирует тов. Рогожкина и соответствующих

начальников служб. Однако до сих пор не приняты решительные меры по прекращению безобразий. Правом отмены сбора пользуется только начальник территориального управления. И получая сигнал из УТО об опоздании учебных групп, начальники служб и инженер по подготовке кадров демонстрируют не то «робость», боясь обратиться к начальнику управления, не то свое бессилие, тщетно взывая к «непослушным» командирам подразделений с призывом послать на сборы людей.

Много в учебном подразделении и других недостатков, которые не могут быть решены без участия управления.

**А. МАНИН, командир учебного подразделения.
В. ФАДЕЕВ.**

МАСТЕР СЛОЖИЛ ОРУЖИЕ



В агитпункте клуба Кольцовского аэропорта состоялся интересный шахматный матч. В гости к спортсменам-авиарботникам пришел мастер спорта СССР по шахматам Георгий Владимирович Бастриков.

Померяться силами с классным игроком изъявили желание десять шахматистов. Как не велико было их желание сделать хотя бы ничью с мастером, опыт победил. Один за другим участники сеанса вынуждены были сойтись.

И только Николай Кульмяков, инженер связи Кольцовского аэропорта, сумел дать достойный бой обладателю высокого шахматного звания. Точной, комбинационной игрой он заставил Г. В. Бастрикова сложить оружие.

С. ФРОЛОВ.



«МАРТ»
Фотоэскиз нашего читателя
Р. Илларионова.

И ГРЯНУЛ БОЙ...

В актовом зале школы Кольцовского гарнизона началось личное первенство Уральского управления по шахматам. Турнир собрал сильнейших шахматистов-авиарботников. Среди претендентов на звание чемпиона — представители Свердловска, Кургана, Тюмени, Янаула. Вместе с мужчинами борьбу за шахматной доской

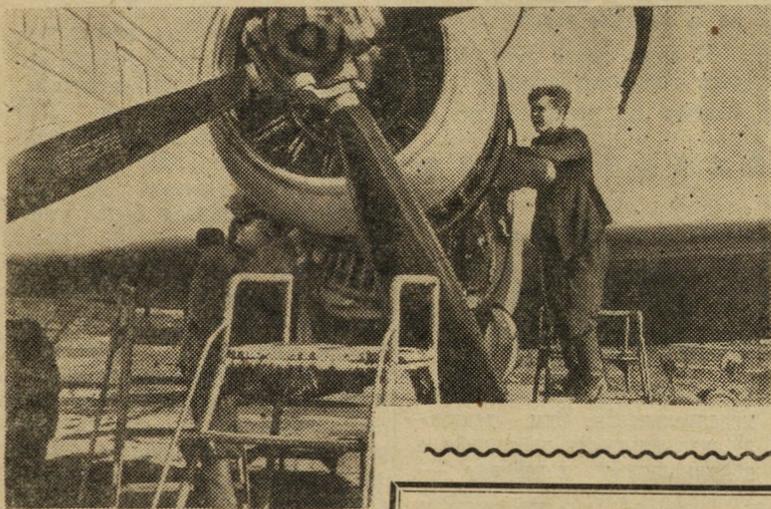
ведут женщины. Это спортсменки Золотникова (Янаул) и Кузмичева (Тюмень).

В первый день соревнований представитель Свердловска Варламов нанес поражение Золотниковой. Горечь поражения испытала и Кузмичева. Она проиграла шахматисту из Кургана Меньшикову.

В упорной борьбе протекала партия между Шабановым (Свердловск) и Майоровским (Янаул). Сыграв ничью, каждый из них записал в свой актив по пол-очка.

В интересной борьбе проходила встреча одного из основных претендентов на звание чемпиона Кульмякова (Свердловск) с шахматистом из Тюмени Хохловым. Время встречи подходило к концу, а противники все еще вели упорную позиционную борьбу на шахматной доске. В результате партия отложена. Доигрывать ее будет сегодня.

М. ГОРЮКОВА,
наш нештатный корреспондент.



☆☆☆

Знакомьтесь — наши

«Миллионеры»

В Тюменском подразделении трудится немало ветеранов небесной профессии. Многие из пилотов налетали в небе Сибири и Заполярья миллионы километров.

Недавно авиарботники летного коллектива оформили специальный стенд «миллионеров». Теперь каждый, кто побывает в штабе, может «воочию» познакомиться с лучшими пилотами подразделения. Среди тех, кто своим добросовестным безаварийным трудом заслужил высокое звание «летчика-миллионера», — В. В. Ширинов, В. А. Моргунов, А. М. Асапов, В. А. Биркин, А. А. Берсенева, А. Т. Аксененков, Д. П. Турлаков и другие.

Справедливая обида

В аэровокзале центрального Свердловского аэропорта — праздничное настроение. На перроне собралось много летчиков, командиров, работников аэропорта. Кто-то укрывает от ветерка большой букет живых цветов.

— Внимание, — объявляет диктор, — произвел посадку самолет ИЛ-18 рейс № 872 Киев—Свердловск. Командир самолета Михаил Ефимович Горбик завершил этим рейсом налет третьего миллиона километров.

К борту самолета подвез трап. Из двери пассажир-

ского салона выходят прилетевшие. А вот и экипаж. Впереди, чуть смущенный такой торжественной встречей, сходит по трапу командир корабля Михаил Горбик.

На перроне, среди встречающих, командир летного коллектива И. В. Донцов. Он подходит к Михаилу Ефимовичу, жмет ему руку, поздравляет с заслуженной наградой и вручает знак «миллионера». Кругом улыбки, цветы, поздравления.

..Но, к сожалению, в действительности все было не так. Не было солнца, улыбок,

Самолет выходит из ремонта...

Потрудились техники
На совесть,
Скоро обновленный
самолет,
Словно путник,
В дальний путь
готовясь,
Пуговки заклепок

Застегнет.
И прощайте,
Теплые стоянки!
Деловито пробуж рули,
Он отбросит в сторону
Стремянки
Из-под крыльев,
Словно костыли!

Недаром сказано, что миллионеры — золотой фонд Аэрофлота. Негоже командиру Свердловского подразделения П. П. Збыковскому и заместителю по политчасти А. Н. Кобелеву так относиться к вручению наград.

Вручение знака «За налет» летчику, штурману, бортмеханику, бортрадисту следует проводить так, чтобы человек при этом событии испытывал радость, а не обиду.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
слушатель университета печати.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 36245 Заказ № 2420

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