

ЧЕЛОВЕК

воспитывается в

ТРУДЕ

В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ Уральского управления с каждым днем разгорается замечательное патриотическое движение ударников и бригад коммунистического труда. Сейчас в нашем управлении 100 коллективам присвоено звание коммунистических, а 400 борются за это почетное право. И сегодня в этом замечательном движении участвуют 2 летных подразделения, 20 летных коллективов, 29 звеньев, 136 экипажей, 4 аэропорта, 50 служб, 8 цехов, 28 смен, 52 бригады. 99 коллективов носят это высокое звание, 1062 авиарботника встали в строй маяков.

Одним из первых в нашем управлении в соревнование вступил коллектив летного подразделения, возглавляемый И. В. Донцовым. В этом коллективе уже сегодня 170 авиаторов удостоены высокого звания ударника коммунистического труда, звание коммунистических носят 11 экипажей. 2 коллектива самолетов ИЛ-18, где командирами т. Никулин и Хусанов, также присвоено почетное звание.

Неплохо поставлено дело с развитием соревнования в Курганском подразделении. В нем участвует более половины авиарботников. Гордое имя разведчиков будущего стали носить 92 авиарботника Курганского подразделения. Звание коммунистических присвоено двум звеньям, бригаде ИАС и двум сменам службы движения.

Хорошо организовано соревнование в коллективах Пермского подразделения и ремонтного предприятия, возглавляемого тов. Романчуком, где также соревнованием охвачено более половины личного состава. А в Пермском подразделении, например, создана школа опыта коммунистического труда. Политотдел управления обобщил опыт работы этой школы, издал листовку, пропагандирующую почин пермских авиаторов.

Наши маяки являются застрельщиками многих славных начинаний в Уральском управлении. Они зарекомендовали себя как неутомимые новаторы, борцы за все новое, прогрессивное. В январе нынешнего года со страниц газеты «Авиатор Урала» ко всем авиарботникам уральцам обратился курганский экипаж самолета АН-2,

В. БОЛЬШАКОВ,
начальник политотдела
УрТУ ГВФ

где командиром В. Полтавский, второй пилот В. Гужевников и авиатехник М. Созыкин. Делом отвечаю на исторические решения декабрьского Пленума ЦК КПСС, авиаторы взяли высокие обязательства обработать в сельском хозяйстве 25 тысяч гектаров.

Почин курганцев обрел крепкие крылья. В подразделениях управления широко обсуждалось обращение передового экипажа, оно нашло горячий отклик среди крылатых химиков. А неделю спустя после опубликования призыва курганцев в газете было напечатано обращение комсомольско-молодежного экипажа В. Потева из Перми, который обязался обработать в этом году с воздуха 26 тысяч га. Это высокий рубеж, но можно не сомневаться, что комсомольцы сдержат свое слово!

Не остались в стороне от славного почина авиаторы других подразделений. Крепким, спаянным коллективом зарекомендовало себя в Челябинском подразделении звено коммунистического труда, где командиром И. Гнездилов, пилоты В. Александров, Б. Герасимов, А. Нестеров. В ответ на призыв экипажа В. Полтавского челябинские маяки решили обработать звеном самолетов ЯК-12 21 тысячу га.

Все это хорошо, но беда в том, что в ряде подразделений до сих пор не изжиты серьезные недостатки в этом вопросе. В частности, они отмечены во втором Свердловском подразделении, где партбюро и местный комитет самоустранились от руководства соревнованием за коммунистический труд, передоверили его второстепенным лицам, пустили на самотек. Кроме того, этот коллектив очень затянул подготовку к весенне-летней навигации, в неприглядном виде содержит территорию и служебные сооружения.

Не блестяще обстоят дела с развитием соревнования и в Челябинском подразделении. Мало того, многие руководители служб даже не знают положения дел с соревнованием в их службах. А секретарь парторганизации тов. Сержантов дора-

ботался до того, что вообще затрудняется что-либо определенное сказать на этот счет. В гостинице, например, для всех работников отпечатали под копирку текст обязательства и раздали на подпись. В этом же подразделении за последние 8 месяцев 4 авиарботника лишены почетного звания за дисциплинарные проступки.

Слабо еще развернуто соревнование в коллективе связистов Кольцово. Из 206 авиарботников здесь только 52 присвоено почетное звание. А в Тюменском подразделении плохо поставлена наглядная агитация, слабо пропагандируется движение за коммунистический труд. Все эти недостатки легко устранимы. Важно то, чтобы люди более активно участвовали в нем, чувствуя крепкое руководство со стороны общественных организаций.

Пусть же в наших подразделениях день за днем ширится движение за коммунистический труд, пусть оно обретет сильные крылья в повседневной деятельности подразделений, способствует решению главных задач: выполнению плана, обеспечению высокой безопасности, регулярности и культуры обслуживания пассажиров.

СОБРАЛИСЬ МАЯКИ

День ото дня в Уральском управлении ГВФ ширится соревнование за коммунистический труд. Сегодня в патриотическом движении участвует свыше 5000 уральских авиарботников.

28 мая лучшие представители славной армии маяков производства собрались в клубе Уктусского аэропорта. Среди них авиаторы Свердловских, Челябинского, Пермского, Курганского и других подразделений.

Совещание открыл начальник Уральского территориального управления Н. А. Сидоренко. Затем перед собравшимися выступил с докладом начальник политотдела УрТУ ГВФ В. И. Большаков. С интересом прослушали участники совещания выступление передовиков производства подразделений.

Сегодня мы публикуем в сокращении доклад начальника политотдела В. И. Большакова. О чем говорили выступавшие в прениях товарищи, мы расскажем в ближайшем номере нашей газеты.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 41 (1347).
СУББОТА
30 МАЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

НАШИ

Успехов

На вопрос корреспондента газеты «Авиатор Урала» о том, чем заняты в настоящее время рационализаторы Пермского подразделения, начальник ЛЭРМ И. Е. Машкивский рассказал:

Из числа наиболее нужных и интересных работ, которые были предложены рационализаторами и внедряются в производство, следует отметить предложение, поступившее от работников службы ГСМ В. И. Добрякова и Ф. Б. Федотова. Они разработали и предложили свой способ разогрева авиационного масла в зимнее время. Внедрение этого приспособления даст условно-годовую экономию более 400 рублей. Это новшество просто по устройству и представляет собой «водяную баню», нагрев кото-

рой производится с помощью электрической энергии. «Водяную баню» опускают в емкость и за счет теплоотдачи масла разогревается до нужной температуры.

Если взять емкость с маслом, температура которого 17 градусов ниже нуля, и прогреть ее «водяной баней» в течение четырех часов, то это даст возможность слить 680 литров масла, нагретого до температуры 20 градусов выше нуля.

Такой способ удобен тем, что «водяную баню» опускают в емкость один раз и она находится в резервуаре до полного рас-

ходования масла. Включение «водяной бани» в электросеть производится по мере надобности.

Интересен с точки зрения облегчения условий труда на монтаже и демонтаже авиационных двигателей комплект спецключей, предложенный техником бригадиром Л. А. Лахониным и предназначенный для смены двигателя.

Оригинален ключ для снятия и установки карбюратора АЕМ-62 ир. Его шарнирная конструкция обеспечивает применение ключа для снятия гаек в труднодоступных местах. Применение в работе комплекта ключей не только облегчает труд авиатехников и авиамехаников, но и значительно сокращает время отдельных трудоемких операций.

СЛУЖАТ ПРИМЕРОМ

Растет число соревнующихся за коммунистический труд в коллективе автобазы Свердловского аэропорта. Работники автобазы умело обслуживают рейсы базовых и транзитных самолетов, оперативно доставляют грузы на аэродром, своевременно подвозят горючее.

Лучшие из них — М. Бабов, Д. Киселев, Г. Сысков, Ф. Фелелов, Л. Хребтов, И. Рочев и многие другие — служат добрым примером для товарищей, качественно готовят и умело эксплуатируют технику.

Сейчас в коллективе автобазы горячая пора — летняя навигация открыта, число самолетов, проходящих через аэропорт, значительно увеличилось. Но верится, что со своими задачами они справятся успешно.

В. КОРОТКИХ,
председатель цехкома.

В несколько строк об интересном

Скоро Новоселье

В Кольцовском аэропорту выросло монументальное здание нового широкоэкранного кинотеатра. Придирчивым взглядом осматривает новое «хозяйство» заведующий клубом аэропорта К. М. Шебеко. Он дает указания строителям, что-то советует им...

Первого июня, как сказал нам инженер СМУ-8 В. Назаров, думаем сдать объект. Радостное сообщение! Недалек день, когда вспыхнет экран в новом кинотеатре авиаторов, вмещающем 600 зрителей.

ТАК ДЕРЖАТЬ, ШТУРМАН!

Серебристый лайнер ИЛ-18 готов к рейсу. Двигатели набрали полные обороты, диспетчер дал «добро» на выруливание. А спустя несколько минут распластанные крылья, сверкнув над аэродромом, растворились в синем небе. Рейс начался...

Под кораблем стремительно замелькали, словно в калейдоскопе, нитки быстрых речек, слепя глаза, засверкали зеркальца озер, притаившихся в глухой тайге. А чуть позже все эти прелести природы затянуло белым пуховым покрывалом облаков. Самолет постепенно набрал нужную высоту и пошел дальше своим курсом.

А курс у корабля всегда точен: на борту опытный штурман Владимир Гаврилович Васев. Он ведет расчеты, сверяет курс по карте, сообщает данные командиру.

Более десяти лет трудится в летном коллективе Свердловского аэропорта штурман В. Г. Васев. За это время он налетал без замечаний свыше трех миллионов километров, повысил свое мастерство. После демобилизации из ВВС он работал инструктором физкультуры, механиком на одном из свердловских заводов. Но небо властно звало в

полет. И Васев зашептал поближе к нему — стал дежурным штурманом аэропорта...

В 1954 году, после окончания школы высшей летной подготовки, Владимир Гаврилович влился в дружную семью авиаторов летного коллектива. За эти годы он освоил полеты на самолетах ЛИ-2 и ИЛ-12, а затем и на турбовинтовом ИЛ-18. Два года назад В. Г. Васев слал на первый класс.

Большую общественную работу ведет Владимир Гаврилович. Он является внештатным инструктором штурманского состава летного коллектива, ревностно следит за учебой молодых специалистов, многие из которых уже получили путевку в небо благодаря Васеву. Помимо всего, он еще и общественный инспектор по безопасности полетов, активно участвует в спортивной жизни подразделения.

На днях в подразделении, где он работает, вышел листок трудовой славы. Листок посвящен рассказу о летном пути штурмана и заканчивается хорошим напутствием: «Так держать, товарищ Васев!». К этому доброму пожеланию с радостью присоединяемся и мы.

Л. ЕФИМОВ.

**СВАЛИВ
ВИНУ НА...
ЭКСКУРСАНТОВ**



Группа «Комсомольского прожектора» в аэропорту Кольцово 26 мая произвела проверку подготовки самолета Ил-18 № 7587 к рейсу, а также порядок загрузки груза, багажа и питания.

Если к службе ИАС претензий по подготовке самолета к рейсу не было, то состояние пассажирского салона и бытового оборудования оказалось неудовлетворительным: на подлокотниках и полках пыль, наголовники грязные, панели перегоронок не вымыты, не смыта накипь в электродуховых печах.

Мастер смены пытался объяснить беспорядок тем, что приборка на самолете проводилась одновременно с послеполетным обслуживанием, а перед рейсом в пассажирских салонах побывали школьники-экскурсанты.

Мы не очень поверили в это объяснение, но на всякий случай рекомендовали для экскурсий использовать самолеты, не стоящие в наряде, а электрошкафы чистить пастой «НЭДЭ» одновременно с проведением работы по сточасовому регламенту.

При посадке мы обнаружили провожающих у трапа самолета, которые, проводив улетевших, направились к аэровокзалу, не обращая внимания на движение самолетов по рулевым дорожкам.

Бортпитание и груз были доставлены за 15 минут до вылета. В результате того, что часть груза оказалась негабаритной, произошла задержка рейса на 25 минут.

В течение 35—40 минут пассажиры, находившиеся в самолете, были свидетелями нерасторопности и халатности работников грузового склада.

Во время беседы с бортпроводницами мы установили, что чемоданы из бытового цеха весом до 30 килограммов часто доставляются к самолету вручную. Мы рекомендовали использовать для этих целей дежурную автомашину.

Группа «Комсомольского прожектора» обратила также внимание на небрежности, допущенные при заправке самолета № 75536.

В результате неисправности шлангов и пистолетов керосин был разлит на асфальт, а на топливозаправщике № 8615 после слива отстоя бак оказался переполненным и горячее потекло по стоянке.

По всем отмеченным недостаткам был составлен акт и передан командованию Свердловского объединенного подразделения.

В. ФИРСОВ, начальник штаба «Комсомольского прожектора»,
В. ШАШКИНА, **В. НЕБОЛЬСИН**, **Е. ПАНФИЛОВ**,
В. БУНЬКОВА — члены штаба.

ГРУППА содействия партийно-государственному контролю Свердловского объединенного подразделения, как правило, в своей повседневной работе руководствуется планами, составленными на два месяца. Это позволяет нам более оперативно контролировать самые ответственные участки, в то же время иметь перспективу на случай каких-либо внеочередных мероприятий. Словом, двухмесячное планирование нас больше устраивает, чем планирование на квартал.

В интересах наиболее целесообразной работы группы, в целях обмена опытом мы поддерживаем постоянный тесный контакт с народными контролерами Октябрьского района г. Свердловска. Мы тщательно изучили решения Октябрьского РК КПСС «О партийном руководстве группами и постами содействия партгосконтролю» и, кроме того, пользуемся сборником статей, изданным Аэрофлотом, где обобщен опыт работы народных контролеров в специфических аэрофлотовских условиях.

**МЕХАНИЗМЫ
ПРОСЯТ РАБОТУ**

грузов, в том числе тех, которые должны храниться в особых условиях, находилась в момент проверки под открытым небом.

Мы пришли к выводу, что в грузовом складе Кольцовского аэропорта крайне необходимо оборудовать навес, а также выделить специальные помещения для «теплолюбивых» грузов. Дело дошло до смешного: медикаменты и лечебная вакцина зимой хранились в помещении, где размещен туалет.

А самым главным недостатком, на наш взгляд, в грузовом складе является то, что все трудоемкие работы здесь выполняются вручную. Между тем, в 1963 году для склада приобретены тельфер стоимостью 630 рублей и кран «Пионер». Имеется автопогрузчик. Однако это оборудование не используется. К тельферу вообще никто не прикасался после его доставки, а для крана сделали площадку, но подключить электросеть до сего времени не собрались. Автопогрузчик бездействует из-за того, что нет шофера.

Кое-что из отмеченных нами недостатков уже устранено. Так, сделано ограждение грузового склада, оборудован контрольно-пропускной пункт. Внешний вид складских помещений и двора стал культурнее, но все работы по-прежнему ведутся вручную.

Заместителю начальника отдела перевозок по грузовым отправкам тов. Громова рекомендовано проявить побольше настойчивости в деле ввода в строй имеющихся механизмов и организовать, наконец, хранение грузов в соответствии с существующими в Аэрофлоте правилами. Тем более, что указанные недостатки уже не раз были отмечены в различного рода актах, но меры по их устранению принимаются очень медленно.

К числу других наиболее существенных мероприятий, проведенных нашими активистами партгосконтроля, мы относим проверку укомплектованности автомобильной техники авторезиной. В результате проверки была выявлена нехватка резины, что явилось следствием неудовлетворительного учета, беспорядочного списания изношенных комплектов, не оформленного документов. После проверки был издан приказ командира объединенного подразделения, в котором определены мероприятия по наведению порядка в учете и расходовании авторезины.

Ф. ТЕНЬСИН, председатель группы содействия партгосконтролю Свердловского объединенного подразделения.

ПОД КРЫЛЫШКОМ НЕПОГОДЫ

**Регулярность —
превыше всего**

Если сравнить процент регулярности за первые четыре месяца 1964 года с показателями прошлого года, то окажется, что регулярность самолетовылетов и рейсов по Уральскому управлению в настоящее время несколько улучшилась. По центральному расписанию процент регулярности возрос с 69,8 до 77,8 процента, а по местному — с 77,5 до 80,2 процента. Уровень самолетовылетов по центральному расписанию увеличился с 73,8 до 81,1 процента, по местному расписанию — с 81,2 до 83,4 процента.

Наилучшие результаты в повышении самолетовылетов по центральному расписанию за четыре месяца 1964 года в сравнении с тем же периодом прошлого года достигнуты в Магнитогорском аэропорту (регулярность возросла с 62,8 до 84 процентов). По местному расписанию регулярность самолетовылетов увеличилась в Янаулском аэропорту на 18,6 процента, в Тобольском — на 21,6 процента.

Во всех других подразделениях управления регулярность по сравнению с прошлым годом или осталась на прежнем уровне или растет очень медленно. Так, в Кольцово регулярность самолетовылетов возросла всего на 3,2 процента и составила 77,8 процента, а в аэропортах Тюмень, Березово, Пермь осталась прежней. В целом регулярность самолетовылетов за четыре месяца по управлению еще не достигла уровня 85 процентов. Особенно низка регулярность рейсов на местных линиях Челябинского подразделения, где она не превышает 64,6 процента.

Основной причиной задержек, как уже было ранее сказано, является низкая исправность СМП. Так, в аэропорту Кольцово в результате технических неисправностей нарушения регулярности самолетовылетов по центральному расписанию составили 42 процента, а по местному — 55,5 процента. Примерно такое же положение в Челябинском и Тюменском аэропортах.

Особую тревогу вызывает низкая регулярность грузовых рейсов на союзных линиях по летнему расписанию. Так, за 10 дней мая регулярность рейса 599 составила нуль, т. е. этот рейс в течение декады систематически выполнялся с нарушением расписания.

Из анализа регулярности полетов в подразделениях Уральского управления ГВФ можно сделать вывод, что ее уровень зависит, прежде всего и главным образом, не от метеословий, а от организованности и четкости в работе службы, прежде всего ИАС и службы перевозок. Если учесть все нарушения регулярности полетов, допущенные по вине личного состава, то окажется, что запланированный нам уровень регулярности самолетовылетов вполне реален и должен быть достигнут во что бы то ни стало.

М. КУДРЯШОВ, начальник службы движения УрТУ ГВФ.



**Дежурной
не оказалось...**

— Граждане пассажиры, из Москвы прибыл самолет рейсом 942! — объявил диктор. Встречающие устремились на перрон. Направились туда и мы... Затихли двигатели. Подкатили трап. А через несколько минут на землю ступили пассажиры. Улыбок и теплых встреч было много. Не нашли среди встречающих одного и, пожалуй, главного: дежурной по перрону. Как позже выяснилось, почтенную миссию по встрече пассажиров должна была нести тов. Казимировская... Представьте карти-

ну. От самолета до вокзала — около двухсот метров. По всей длине вытянулся поток прибывших пассажиров. Некоторые из них с нескрываемым любопытством останавливаются, осматривают стоящие неподалеку самолеты. Шестие замыкает экипаж ко-рабля... Да, дежурной не оказалось на посту... Некоторые работники службы перевозок жимали плечами: может быть, ушла на обед... Но в таком случае, почему же не оказалась на месте ее заместитель?... А вот другой пример. Почти одновре-

менно с прибытием самолета из столицы в Москву улетал другой ТУ-104 рейсом 37. К перрону подъехал трамвайчик и застыл в полной боевой готовности, чтобы принять пассажиров. Но после команды дежурной по вокзалу тов. Семяковой: «Граждане пассажиры, пойдем пешком!» трамвайчик исчез, как мимолетное виденье. Дежурной видней — и пошли они, солнцем палимы... Кстати, за последнее время трамвайчик возит только тех пассажиров, которые пользуются поршневой техникой. А обычно он скромно стоит в сто-

роне, не мешая дежурным по вокзалу организовывать дальние «культурпоходы» пассажиров.

И это был — увы! — не час пик, когда самолеты следуют один за другим. Люди, ответственные за все это, могли избежать подобных казусов: «штатов» хватило бы...

Словом, делать вывод, думается, не стоит. Предоставим это право начальнику отдела перевозок тов. Федосьну.

В. СИБИРЕВ, член поста партгосконтроля.