

Золотой фонд Аэрофлота

На днях за личный и безаварийный налет и безупречную летную работу знаками ГВФ награждены авиаторы Уральского управления ГВФ.

Знаком ГВФ «За налет 1000 000 км» награжден:

ПОТЕЕВ ВАЛЕНТИН АНДРЕЕВИЧ — командир самолета АН-2 Пермского объединенного подразделения.

Знаком ГВФ «За налет 500 000 км» награжден:

БЕССОНОВ ЮРИЙ СТЕПАНОВИЧ — командир самолета АН-2 Пермского объединенного подразделения.

Резервы — на службу семилетке

ЧЕЛЯБИНСКИЕ УМЕЛЬЦЫ

Богата земля уральская умельцами. Немало пытливых, вдумчивых людей трудится и в Челябинском аэропорту.

Только за последнее время в Челябинском подразделении внедрен ряд интересных новшеств, отмеченных денежными вознаграждениями. Обращает на себя внимание рационализаторское предложение — «Тепляк-трап для обслуживания «Эмблемы» на самолете ИЛ-18». Автором этого предложения является слесарь ЛЭРМ М. М. Давиденко.

Повседневно занимается рационализаторской работой авиатехник участка трудоемких работ А. З. Забелин. Он разработал «Подставку под шасси самолета ЛИ-2 при ремонтных работах». Это приспособление значительно облегчает условия труда на техническом обслуживании самолетов и повышает производительность.

Рационализаторы не ограничиваются решением частных технических вопросов. Они берутся за более сложные

проблемы. Так, группа работников службы связи — инженер В. И. Степанов, радиотехники М. А. Котлованов, А. Б. Туровский предложили оригинальную схему дистанционного включения и выбор передатчика.

В числе рационализаторов, премированных на днях командир Челябинского подразделения, и старший мастер ремонтного участка ЛЭРМ Б. П. Белодубровский. Он предложил внедрить в производство амортизатор узла подвески переднего кольца капота самолета АН-2.

Тормозит работу умельцев отдел главного механика. Дельные предложения иногда не могут увидеть света в результате того, что некому изготовить элементную оснастку. Назрела необходимость организовать группу при ОГМ, которая бы специально занималась контролем за состоянием оборудования и обеспечивала бы внедрение ценных предложений по рационализации производства.

С. ВЛАДИМИРОВ.

ГРАМОТА РАБКОРУ

хорошие ВЕСТИ

НА ДНЯХ СОСТОЯЛСЯ ОЧЕРЕДНОЙ ВЫПУСК ОБЩЕСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПЕЧАТИ. В ЧИСЛЕ ВЫПУСКНИКОВ НАШ АКТИВНЫЙ РАБКОР АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ МЕЗЕНЦЕВ.

ЗА УСПЕШНУЮ УЧЕБУ И УЧАСТИЕ В РАБКОРОВСКОЙ РАБОТЕ ЕМУ ВРУЧЕНА ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА СВЕРДЛОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СОЮЗА ЖУРНАЛИСТОВ СССР.

Рожденный летать

ЮНОШЕЙ он был грузчиком. Бегал с тюками по пирсу Новороссийского порта. Однажды взвалил на спину огромный мешок. Бежал по бесконечно длинным сходням и, стиснув зубы, думал: «Врешь, не упаду, врешь, донесу!» И донес!..

Шли годы. Бывший портовый грузчик, сын железнодорожника, стал известным советским летчиком-испытателем.

Вся страна, весь мир говорили о рекордах, установленных на советских машинах летчиком Коккинаки. Лишь немногие знали о тех подвигах, которые совершал он, испытывая новые машины, добываясь их надежности и прочности.

... Это он, Коккинаки, дал путевку в жизнь знаменитым штурмовикам «ИЛ-2»: могучие летающие «танки» в годы Отечественной войны

вызывали ужас у гитлеровских солдат.

Коккинаки испытывал многие опытные ильюшинские машины, военные и пассажирские. Самолеты еще не были построены, а Коккинаки мысленно уже не раз летал на них. Он изучал расчеты, знакомился с результатами продувок моделей в аэродинамической трубе и по ним представлял, как поведет себя новая машина в воздухе.

Раньше всех «научил» Коккинаки летать известный сейчас всему миру своими прекрасными летными качествами «ИЛ-18». Он не раз намеренно ставил «ИЛ-18» в самые трудные условия. Летал на нем с одним и двумя выключенными двигателями, летал в условиях арктической жары, летал в тумане и в грозовой дождь. Иногда так экспериментировал над ог-

С 11 по 15 июня группа работников политотдела УрТУ ГВФ проверяла состояние воспитательной работы и дисциплины в Ханты-Мансийском летном коллективе. На днях в политотделе по материалам работы комиссии состоялось совещание, на котором присутствовали работники аппарата управления, замполиты, руководители Тюменской авиатрупа и Ханты-Мансийского аэропорта.

Участники совещания подвергли суровой критике командно-руководящий состав Ханты-Мансийского объединенного коллектива. Выступавшие говорили о том, что многие важнейшие директивы ГУ ГВФ в коллективе хантымансийцев доводятся до личного состава с большим опозданием. Ни один из руководителей под-

В политотделе управления

разделения не нашел времени, чтобы выступить перед авиаработниками с лекцией или беседой.

Как ни странно, анализ состояния дисциплины и дисциплинарной практики в Ханты-Мансийске не проводится. Отсюда и низкая дисциплина в коллективе. Только за пять месяцев этого года совершено 34 дисциплинарных проступка.

Все эти недостатки объясняются прежде всего тем, что командир коллектива тов. Будницкий устранился от руководства службами, перепоручив все дела начальнику аэропорта тов. Холмьеву, который уже давно потерял моральное право быть руководителем. Бросив семью и увлекшись амурны-

ми делами, он по существу за последнее время не занимался руководством служб.

О всех этих безобразиях прекрасно знали в Тюменской авиатрупе. Однако никто из ее руководителей не принял никаких мер, чтобы поправить положение.

Выступившие на совещании начальник управления Н. А. Сидоренко, начальник политотдела В. И. Большаков, зам. начальника политотдела А. М. Зобнин, внештатный инструктор политотдела по оргработе Б. В. Завгородний и другие критиковали также работу партийного бюро объединенного коллектива (секретарь тов. Кузнецова). Члены партбюро не дали вовремя правильной оценки поведению тов. Холмьева, проявив тем самым беспринципность.

За серьезные недостатки в работе и аморальное поведение в быту тов. Холмьев с занимаемой должности снят.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 49 (1355).
СУББОТА,
27 ИЮНЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

ВЫШЕ ВЫУЧКА — КРЕПЧЕ КРЫЛЬЯ

ПОДАВЛЯЮЩЕЕ большинство намеченных мероприятий по повышению безопасности полетов в подразделениях Уральского управления своевременно выполнено. Тем не менее, до сего времени еще встречаются предпосылки к летным происшествиям, поломки самолетов и вертолетов. Возьмем к примеру состояние безопасности полетов в Тюменском объединенном подразделении. Судя по сообщению командира подразделения тов. Тарелкина, с которым он выступил на проходившем на днях совещании командно-руководящего состава и политработников Уральского управления, можно сказать, что основной причиной поломок самолетов, особенно ЯК-12, является недоученность летного состава.

Даже в тех случаях, когда поломка или иное нарушение

произошли по халатности или по недисциплинированности пилотов, не следует забывать, что в этом также сказывается недостаточный уровень специальной подготовки летчика. Ведь элемент дисциплинированности является неотъемлемой частью выучки.

Так, например, командир звена самолетов АН-2 тов. Смирнов допустил поломку в результате того, что в момент посадки отвлек свое внимание от управления самолетом. Ясно, что здесь налицо не только недисциплинированность летчика, но и недостаточный высокий уровень выучки. Ведь опытные летчики в определенной ситуации (посадка, взлет, сложные метеословия) интуитивно, внутренне чувствуют потребность в напряжении воли и внимания. Для таких летчиков полет — это состояние исключительно рабочее, а вот тов. Смирнов мог в ответственный момент посадки отвлекаться чем-то посторонним.

«Делай, как я!» — под таким лозунгом должна вестись работа в подразделениях по воспитанию в личном составе чувства ответственности за безаварийную работу. Пример командира — лучший способ воспитательного воздействия. К сожалению, в наших подразделениях в этом смысле не все обстоит благополучно.

— Почти половина всех летных нарушений, — говорит стар-

ший пилот-инспектор по безопасности полетов В. С. Замятин — падает на командно-летный состав. Такое положение создается в результате того, что часть летных командиров уклоняется от тренировок. Или взять порядок осмотра самолетов. За последние месяцы руководители ИАС из Тюменских подразделений тт. Лихосерстов и Романчук, летные командиры т. Будницкий и другие не проверили ни одного самолета. Разве привитие навыков такого рода личному составу не охватывается понятием выучки?

До сего времени имеет место практика «нашествия» в сдаче на повышений класс. Летчики в ряде случаев совершенно не готовятся к зачетам, приезжают в управление и уезжают обратно, не повысившись в классе, а иногда приходится ставить вопрос о снижении квалификации.

И еще на одном важном вопросе нужно остановиться. Прав командир Березовского летного коллектива И. И. Халимонов в том, что о качестве летной подготовки пилота нельзя судить только по количеству налета часов.

— В частности, — сказал тов. Халимонов — пилот вертолета Ермаков налетал тысячу часов, а летает, как новичок...

Таким образом, вопросу выучки личного состава и прежде всего командно-летного следует придавать первостепенную важность наряду с задачами по выполнению производственного плана, повышению безопасности и регулярности полетов.

В. СИБИРЕВ.



ромной машиной, что потом сам удивлялся, как выдерживает она.

На днях генералу авиации, дважды Герою Советского Союза, лауреату Ленинской премии, кавалеру пяти орденов Ленина, трех Красного Знамени и трех — Красной Звезды, вице-президенту Международной авиационной федерации, обладателю двадцати мировых рекордов Владимиру Константиновичу Коккинаки исполнилось 60 лет. Он крепок и жизнерадостен. Он продолжает летать на огромных современных машинах конструкции Сергея Владимировича Ильюшина.

К. РАСПЕВИН
(«Правда»).

К папам на экскурсию

В Уктусский аэропорт недавно пришли на экскурсию ребята из детского сада авиаработников. Маленькие гости побывали на стоянках, где работают папы многих из них. Особое восхищение вызвали у малышей крылатые машины. Наиболее отчаянные мальчишки заглянули с разрешения пилота В. А. Панкова даже в кабину вертолета, потрогали винтокрылую машину руками.

По улыбкам ребят, бесконечным вопросам было видно, что экскурсия прошла успешно. И кто знает, может именно этот «визит» определит будущую профессию маленьких граждан. По крайней мере большинство из присутствующих мальчишек после экскурсии «твердо» заявили: будем летчиками.

Капремонт под контролем

В группе содействия партийно-государственному контролю Свердловского объединенного подразделения идет напряженная работа в связи с реорганизацией. Мы решили идти по пути укрупнения, организуя во всех ведущих службах при первичных парторганизациях самостоятельные группы

содействия партгосконтролю. В цехах, отделах, в сменах и на участках мы сохраняем структуру постов, поскольку объем работы и оперативность решения конкретных вопросов обеспечивается относительно небольшим числом народных контролеров.

Продолжая работу по проверке состояния служебных и жилых помещений, мы занимались в последнее время контролем за ходом работ по капитальному ремонту жилого дома № 13. До нас дошел сигнал о задержке монтажных работ. Оказалось, что приостановка работ по сантехмонтажу произошла по причине неразворотливости работников СМУ-8. До последнего времени работники СМУ-8 в свое оправдание ссылались на то, что заказчик, т. е. аэропорт, своевременно не поставил необходимые трубы. Однако трубы с 29 мая находились в распоряжении строителей.

Группа содействия партгосконтролю вынесла этот вопрос на заседание парткома.

Ф. ТЕНЬСИН,
председатель группы содействия партгосконтролю Свердловского подразделения.

ПОБОРНИКИ ПОРЯДКА И ОРГАНИЗОВАННОСТИ

Активисты группы содействия партийно-государственному контролю в Челябинском объединенном подразделении ведут повседневную работу по наведению порядка в сфере хозяйственной деятельности. Они взяли под свой контроль состояние учета, хранения и расходования материальных ценностей на складах ОМТС. В частности, член группы содействия партийно-государственному контролю тов. Семенов выявил при проверке несоответствие документов — в отчетах за один месяц оказались заявки, поступившие в другом месяце.

Член поста тов. Мурыгин произвел проверку склада ГСМ. В ходе проверки он обнаружил, что емкости смонтированы неправильно, противопожарное оборудование не отвечает необходимым требованиям.

По выводам группы содействия партгосконтролю, в соответствии с ее рекомендациями был издан приказ командира подразделения и большинство отмеченных народными контролерами недостатков своевременно устранено.

Долгое время в Челябинском подразделении химаппаратура хранилась в неблагоприятных условиях. Активисты группы содействия партгосконтролю по-

требовали от хозяйственных руководителей подразделения и в первую очередь от начальника наземных служб тов. Воронкова срочного оборудования специального склада для химической аппаратуры.

Значительную роль в своей работе группа содействия отводит вопросам изыскания резервов.

В июне, например, группа содействия специально провела заседание по обсуждению письма тов. Давыдова. В письме приводились данные о том, что на

протяжении нескольких лет аэропорт выплачивал завышенные денежные суммы за вывозку мусора с прилегающей территории.

— Такое положение, — писал автор письма, — можно объяснить лишь неудовлетворительным учетом и контролем со стороны хозслужбы. Не исключены случаи, когда вместо фактически вывезенных 2—3 автомашин оформлялось по 7—10.

В настоящее время по фактам, указанным в письме тов. Давыдова, производится тщательная проверка и одновременно принимаются меры по упорядоче-

нию уборки территории аэропорта.

В своей работе мы опираемся на поддержку партийной организации и командования, что в свою очередь, гарантирует действенность рекомендаций группы содействия партийно-государственному контролю.

И. АНДРЕЕВ,
председатель группы содействия партгосконтролю Челябинского подразделения.

Острые сигналы

Опасная близорукость

13 июня, облетая самолет ТУ-104 на стоянке Челябинского аэропорта, самолет ЛИ-2 № 16173 задел за стремянку и сделал вмятину. Командир корабля В. Семанов, бортрадист В. Шостак, второй пилот И. Елин и дежурный по аэропорту Л. Макаров получили по выговору. С них удержаны премиальные.

В Салехардском ПОДРАЗДЕЛЕНИИ

Результаты халатности

Бурно проходило партийное собрание в Салехардском объединенном подразделении. Коммунисты обсуждали создавшееся положение в наземных службах. В результате плохой подготовки к весенне-летней навигации оказалось, что наземные сооружения, катерное хозяйство, плавсредства не готовы к эксплуатации и приему самолетов в гидроварианте.

Из-за недосмотра со стороны начальника БАО тов. Пивоварова, плоты были срублены неправильно: смещение болтов при стяжке привело к сужению плотов. Плохо обстоит дело с якорными стоянками. Бочки ставят как кому вздумается. Вследствие этого причаливание самолетов затруднено.

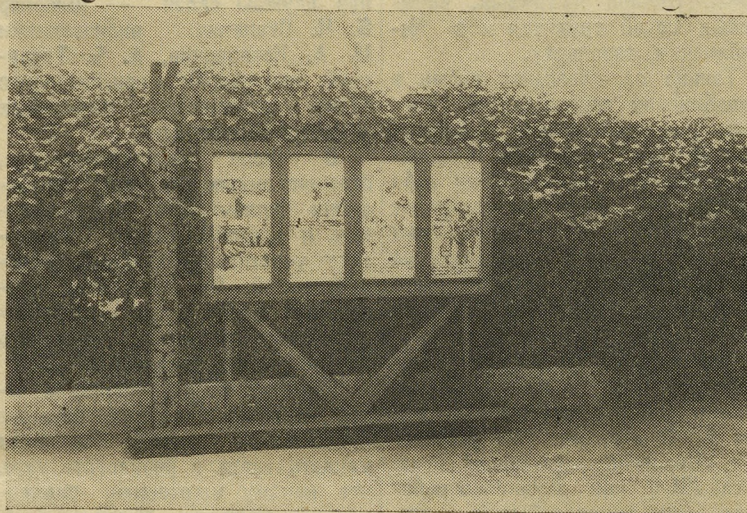
Многое, что в летних условиях мешает работать, могло быть устранено, если бы ру-

ководители наземных служб, в первую очередь тов. Пивоваров, прислушивались к советам своих товарищей по работе. Не раз руководителям аэродромной службы предлагалось обить катера резиной. Этого сделано не было. Как уже говорилось, причальные плоты также находятся в неудовлетворительном состоянии. На плоту № 3, например, длительное время был неисправен бензопровод. В течение нескольких часов бензин лился из системы, пока случайно это не увидел летчик, прилетевший с санитарного задания.

Коммунисты подразделения обратили также внимание на неудовлетворительное руководство полетами, что может отрицательно сказаться на безопасности полетов. Как ни странно, плохой пример пока-

зывает сам командир подразделения П. М. Ерохин. Были случаи, когда он приказывал принимать самолеты при погоде ниже минимума.

Партийное собрание, обсудив доклад командира летного подразделения Г. М. Осерко о состоянии работы в весенне-летних условиях, постановило потребовать от начальника БАО тов. Пивоварова повысить требовательность к себе и подчиненным, улучшить руководство наземными службами. Кроме того, в решении указаны конкретные мероприятия, вплоть до расстановки швартовочных бочек на экватории. Предложены также конкретные рекомендации по упорядочению организации труда и руководства полетами.



Опыт, достойный подражания

Опыт работы группы содействия партгосконтролю Киевского аэропорта небольшой. Однако о народных контролерах Киева знают многие в Аэрофлоте. Здесь удачно подобран состав группы содействия, широко используются новые формы борьбы с бесхозяйственностью, придается большое значение наглядности работы. Недавно в Киевском аэропорту побывал заместитель командира летного подразделения по политчасти А. Н. Кобелев, который ознакомился с работой группы содействия партгосконтролю Киевского аэропорта.

Основной упор в своей работе члены группы содействия партгосконтролю Киевского аэропорта делают на главные задачи. Это выполнение производственного плана и обеспечение безопасности полетов. Результаты проверки здесь часто обсуждаются на заседании парткома, куда приглашаются все начальники служб. Члены группы постоянно контролируют ход выполнения производственного плана, проверяют работу жилищно-коммунального отдела, строго следят за сохранением социалистической собственности.

Работа группы содействия партгосконтролю находит широкое отражение на страницах многотиражной газеты «Крылья Украины». Кроме того, в аэропорту оформлен стенд, который постоянно иллюстрирует деятельность народных контролеров. В ярких, хорошо выполненных карикатурах высмеиваются плохие хозяйственники, бракоделы, любители залезть в государственный карман. После того, как тот или иной недостаток устранен, на стенде вывешиваются результаты принятых мер.

Есть в гарнизоне и специальный стенд, рассказывающий о работе «Комсомольского прожектора». Силой печатного слова, сатирическими рисунками комсомольцы борются с недостатками, которые мешают им по-настоящему трудиться. Для более оперативной работы в распоряжение активистов «Комсомольского прожектора» выделена специальная автомашина.

На снимках: специальный стенд «Комсомольского прожектора» (вверху). Один из планов, которые выпускаются активистами группы содействия партгосконтролю.

Редатор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 16379. Заказ № 3711.

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

Трое суток безобразия

Недавно в Салехардском аэропорту был такой факт. На грузовой автомашине в порт доставили электромотор, для выгрузки которого требовался кран. Ни начальник автохозяйства, ни заместитель командира подразделения по наземным службам не позаботились о современной организации погрузочно-разгрузочных работ. В результате автомашина простояла около трех суток. Лишь вмешательство группы содействия партгосконтролю положило конец безобразию. Буквально в течение получаса оказалось возможным найти грузоподъемный кран и вся работа заняла не более 5—10 минут

В. ЛУКИНЫХ, председатель группы содействия партгосконтролю Салехардского подразделения.

