

Авиароботники Урала!

Во втором полугодии для успешного выполнения государственного плана необходимо

ОБЕСПЕЧИТЬ:

участковый тонна-километраж—134 млн. тонна-километров, пассажирооборот—812 млн. пассажиро-километров.

ОТПРАВИТЬ:

1 038 975 пассажиров, 3 500 тонн почты, 28 512 тонн грузов.

ОБРАБОТАТЬ НА ХИМРАБОТАХ:

330 тысяч гектаров.

ПОЛУЧИТЬ ДОХОДОВ:

25 504 тысячи рублей.

ВПЕРЕДСМОТРЯЩИЕ

КАК обеспечить высокую безопасность полетов, каким образом решительно предупреждать малейшие предпосылки к летным происшествиям, — эти вопросы были в центре внимания участников совещания-семинара, на котором собрались общественные инспектора по безопасности полетов из подразделений Уральского территориального управления ГВФ.

С анализом состояния безопасности полетов перед собравшимися выступил старший пилот-инспектор по безопасности полетов В. С. Замятин. Он подчеркнул, что в ряде подразделений управления уровень безопасности полетов в нынешнем году значительно повысился. К таким коллективам следует отнести Свердловское объединенное подразделение, Курганское подразделение и ряд других. Несомненно, что этому во многом способствовала активная, все возрастающая роль общественных инспекторов по безопасности полетов. Однако у нас нет оснований для самоуспокоенности.

О причинах и обстоятельствах отдельных летных происшествий и шел основной разговор на семинаре. Взять, к примеру, случай в Березово с самолетом АН-2, где командиром тов. Куклов. Командир самолета пошел на умышленное нарушение правил полетов.

Была нарушена центровка — между 11 и 15 шпангоутами находилось более 100 килограммов рыбы, а общий перегруз самолета составил полтонны, из которых более 300 килограммов составляли «личный багаж» членов экипажа. Естественно, с таким «личным багажом» далеко не улетишь.

Делясь опытом работы, один из лучших общественных инспекторов, командир корабля Свердловского объединенного подразделения тов. Кашафутдинов рассказал о том, как он старается помочь работникам службы движения в аэропортах Тюменской авиагруппы улучшить руководство полетами. В дополнение к выступлению Кашафутдинова высказал свои предложения по улучшению руководства полетами диспетчер службы движения из Тюменского аэропорта тов. Фадеев. Он привел пример, когда такой опытный движенец, как диспетчер 1 класса Шевчук из Тюменского аэропорта по личной халатности допустил грубый просчет. Следовательно, не нужно стесняться общественным инспекторам, надо быть принципиальными в решении вопросов невзирая на лица. Глаз впередсмотрящего, оказывается, и здесь нужен.

Интересными мыслями по предупреждению летных происшествий поделился молодой пилот из Челябинска тов. Александров.

— Качественная заправка самолетов горючим, — сказал

он, — одна из гарантий безопасности полета. Если раньше, продолжал он, заправка самолетов горючим в Челябинском аэропорту в ряде случаев проводилась без достаточного контроля со стороны авиационных техников, то в настоящее время эта работа проводится под постоянным контролем работников ИАС. Следовательно, качество предполетной подготовки повысилось.

О НЕОБХОДИМОСТИ постоянного наблюдения за состоянием периферийных аэродромов говорил в сво-

ДЕРЖАТ СОВЕТ

ем выступлении общественный инспектор по безопасности полетов из второго Свердловского подразделения тов. Белоносов. Особенно эта работа важна в разгар лета. Травяной покров на аэродромах иногда может замаскировать посадочные знаки, уголки и т. д., что усложняет условия ориентировки летчика и может привести к летному происшествию.

Надо признать, что начальники аэропортов на местных воздушных линиях не всегда уделяют этому должное внимание. Так, в Туринском аэропорту трава растет по пояс, фонарей на полосе не видно, а тов. Алферов, начальник аэропорта, и в ус не дует — ждет, когда общественный инспектор или кто-либо из начальников подскажет ему, как навести порядок на летном поле.

Кстати, о командирах, начальниках и взаимоотношениях между ними и общественными инспекторами. Общественный инспектор по безопасности полетов из Свердловского объединенного подразделения тов. Васев начал свое выступление с того, что напомнил о роли командиров как руководителей в работе общественных инспекторов. В положении об общественных инспекторах по безопасности полетов так и



сказано. Но не везде командиры и начальники осознали роль своих помощников в борьбе за безаварийную работу. Начальник Тобольского аэропорта тов. Шаповалов, например, пытался одно время «прижать» общест-

венного инспектора по безопасности полетов тов. Шарипова за то, что он пытался запретить полеты к озерам, где загрузка рыбы производилась «на глазок», без взвешивания на весах. Вяло реагирует на сигналы общественников и командир Березовского объединенного коллектива тов. Халимонов. Пять вертолетов до сих пор не оборудованы здесь привязными ремнями.

О Б О Я З А Н Н О С Т И высоко держать честь общественного инспектора по безопасности полетов говорило большинство участников семинара. К сожалению, не обошлось без курьезов. Некоторые бывшие общественные инспектора по безопасности полетов, такие, как Призенко и Эйзеров из 2-го Свердловского подразделения, Завьялов из Березовского коллектива, сами допустили грубые нарушения в летной работе, повлекшие за собой поломки и другие происшествия.

В настоящее время число впередсмотрящих пополнилось новыми квалифицированными и дисциплинированными авиароботниками. Не на словах, а на деле они способны значительно повысить безопасность полетов и тем самым помочь коллективам решить основную задачу, поставленную перед Аэрофлотом партией и правительством.

20 июля 1964 года исполняется 40 лет с того дня, когда комсомолу присвоили имя Владимира Ильича Ленина. Молодежная редакция газеты «Авиатор Урала» обращается к вам, молодые авиароботники, с просьбой ответить на вопросы нашей анкеты. Ваши ответы будут опубликованы на страницах газеты «Авиатор Урала» в канун знаменательной даты.

1. Какими успехами в труде и учебе встречаешь ты знаменательную дату?
2. Что ты сделал для того, чтобы коллектив, в котором ты работаешь, успешно выполнил социалистические обязательства?
3. Что интересного появилось в работе вашей ком-

- сомольской организации за последнее время?
4. Что мешает комсомольской организации стать понастоящему боевой? Что нужно сделать, чтобы она жила интересно и ярко?
5. Как ты понимаешь слова Н. С. Хрущева на XIV съезде ВЛКСМ: «Жить — это



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

С ХОРОШИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ

На день раньше срока завершили выполнение месячного плана работники ремпредприятия, где начальником Н. Н. Китин. План по товарной продукции выполнен на 105,7 процента, по валу — на



103,7 процента, по номенклатуре — на 100 процентов.

Впереди других коллективы цехов № 1 и 2, а также участок окончательной отделки.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

7 июня при выполнении рейса Уктус—Арти—Уктус самолет АН-2 № 061128 второго Свердловского подразделения под управлением командира экипажа В. П. Пузанкова и второго пилота Е. Г. Легкоступа произвел вынужденную посадку...

После выполнения третьего рейса экипаж выписал требования на заправку горючим и оставил его на пульте управления. Об этом был предупрежден авиатехник Пермикин, обслуживающий этот самолет. Летчики ушли на подготовку к полету.

Авиатехник Пермикин в нарушение НИАС вместо контроля заправки ограничился внешним осмотром самолета и ушел на обед. А после возвращения, не проверив заправку самолета, слил отстой и доложил экипажу о готовности самолета к вылету.

Командир самолета В. П. Пузанков и второй пилот Е. Г. Легкоступ не удосужились проверить заправку горючим, ограничившись проверкой закрытия горловин бензобаков.

Кроме того, выяснилось, что во время запуска двигателя и выкручивания на старт экипаж контрольной картой обязательных проверок не пользовался, не проконтролировал фактическое количество горючего.

И только после взлета, в наборе высоты, летчики начали уточнять эти данные. Оказа-

лось, что фактически по показаниям бензочасов горючего было лишь 300 литров, что, конечно, не могло обеспечить полета в оба конца с необходимым количеством навигационного запаса.

Вместо того чтобы доложить в АДП о недостатке горючего для выполнения обратного рейса, уточнить о наличии горючего в Арти, где в это время обслуживал авиационные самолеты АН-2, экипаж самостоятельно возвратился на аэродром вылета.

Причиной этого позорного случая явилась халатность командира самолета В. П. Пузанкова и второго пилота Е. Г. Легкоступа, грубо нарушивших наставление по производству полетов и приказ Главного управления ГВФ, обязывающих пользоваться картой, проверок, тщательно осматривать материальную часть перед вылетом. Вместе с ними в этом повинен и авиатехник Пермикин, пренебрегший требованиями НИАС ГА-60.

Следует сказать, что у командира самолета В. П. Пузанкова это не первое нарушение. В этом же году он произвел посадку самолета после захода солнца на необорудованный для ночных полетов аэродром, проявил халатность при организации загрузки самолета, вследствие чего допустил его повреждение на земле.

Приказом и. о. начальника Уральского управления ГВФ А. Тубольца командир самолета В. П. Пузанков переведен во вторые пилоты, второму пилоту Е. Г. Легкоступу объявлен выговор и из пилотского свидетельства изъят талон нарушения № 1. Авиатехник Пермикин лишен премиальных, ему объявлен выговор.

Комментарии, как говорится, не требуются. Ясно одно, в коллективе второго Свердловского подразделения пока недостаточно ведется работа по разъяснению летному и техническому составу той высокой ответственности, которую несут они за сохранность людей и техники.

Хорошую поговорку, бытующую в авиации: «доверяй, но проверяй», не следует забывать никому. Иначе мягко взлетишь, да жестко сядешь. М. ЕРЕМОВ.

В ПОХОД за боевые ДЕЛА КОМСОМОЛЬСКИЕ



Пора за дело браться

ритмичную работу. Кроме того, нет тележки для доставки почты и грузов к самолетам. Приходится это делать пока вручную. Все это создает лишнюю нервозность, снижает качество и производительность обслуживания рейсов.

Немало претензий высказали «прожектористы» в адрес работников радицентра. В этом коллективе слабо выполняется план по профилактическому осмотру и ремонту оборудования. А здание радицентра вообще не соответствует требованиям эксплуатации, требует ремонта. Помимо всего наблюдается частое выключение электросети из-за замыкания на линии, что отрицательно сказывается на бесперебойной работе связистов и движенцев.

На бензоскладе члены рейдовой бригады отметили следующее. Нужна автомашина для доставки песка на склад. Обещания были, но дело пока не сдвинулось с места. Не выполняются заявки на оборудование для обвязки цистерн, не выделены алюминиевые ведра и совки для их чистки.

Мелочи ли это? Думается, что нет. Ведь основная задача — обеспечить ритмичную работу аэропорта — как раз и зависит от них, незначительных, на первый взгляд, частностей. Члены рейдовой бригады по итогам проверки составили акт и

представили его на рассмотрение в партийное бюро и местный комитет. И хорошо, что коммунисты коллектива аэропорта оперативно откликнулись на тревожный сигнал «прожектористов». Но одно дело откликнуться, привняв решение, другое — засучить рукава и устранить недостатки. Последнее более желательное, и нужно надеяться, будет именно так.

Л. ЕФИМОВ.

ОТ РЕДАКЦИИ: Главный штаб «Комсомольского прожектора» УрТУ ГВФ обратился к начальникам служб ИАС и связи Курганского подразделения с просьбой сообщить о мерах, принятых по результатам комсомольского рейда, проведенного курганскими «прожектористами». Однако до сих пор товарищи Я. П. Егоров и А. С. Егоров не соизволили откликнуться на тревожные сигналы. Главный штаб КП и редакция все же надеются получить конкретный ответ по принятым мерам.

ЧТО греха таить, встречаются еще у нас люди с низким сознанием... Жителям поселка авиаторов хорошо известна работница гостиницы Челябинского аэропорта Софеева. Не было им покоя от нее. И тогда обратились они в товарищеский суд. Но гражданка Софеева не унималась — брань и крики ее разносились на весь поселок. Она и детей приучила к этому...

Товарищеский суд под председательством сменного инженера Виктора Александровича Михайлова вынес суровое решение: Софеевой был объявлен общественный выговор и материал о ней передан в народный суд — на выселение из общественного местожительства. Результаты не замедлили сказаться. Жалобы на хулиганское поведение Софеевой прекратились...

А вот другой факт, говорящий о том, что есть у нас люди, любящие залезть в карман государству... Комиссией была уличена группа лиц, расхищающих лесоматериал. Дело передано в товарищеский суд. В. А. Михайлов и члены суда тщательно проверили факты. Они вскоре подтвердились. Виновные сознались. Суд вынес суровое, но справедливое решение: возместить пропажу материально, уплатить штраф и принести извинение, всей общественности.

СУДЯТ ТОВАРИЦЫ

Следует сказать, что члены товарищеского суда не заканчивают дела на том, что выносят решение. Они постоянно интересуются судьбой тех, кто был подвергнут суду общественности, следят за поведением этих людей. Авторитет товарищеского суда растет день ото дня.

Большие планы на будущее у председателя суда В. А. Михайлова. Впереди — беседы, лекции, доклады. Горячо рассказывает Виктор Александрович о делах своих товарищей. Важную, почетную обязанность выполняют члены суда, большую помощь оказывают командирам и политработникам в воспитании авиарботников.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
наш рабкор.

Новая авиалиния

1 июля, в 7 часов 40 минут, с аэродрома Кольцово поднялся в воздух серебристый воздушный лайнер ИЛ-18 и взял курс на Волгоград. Этот рейсом открылась новая воздушная линия по маршруту Свердловск — Волгоград — Гудаута.

Комсомольская рейдовая бригада Янаульского аэропорта в составе секретаря комитета ВЛКСМ Л. В. Золотниковой, председателя «КП» А. А. Салахова, членов «КП» С. В. Елаго и И. Ш. Каримова вскрыла ряд недостатков в подготовке коллектива аэропорта к летней навигации. А это, как известно, сказывается на обслуживании рейсов в аэропорту, не обеспечивает их ритмичности.

Много неполадок «прожектористами» обнаружено в аэродромной службе, отделе перевозок, радицентре и отделе материально-технического снабжения. Длительное время в аэропорту не вводится в строй новый склад, поэтому грузы скапливаются в старом помещении и это не дает полной гарантии в обеспечении их полной сохранности.

В службе перевозок до сих пор не оборудована радиоаппаратура, которая бы обеспечивала нормальную и

ИХ было трое: Фая Гуреева, Галя Григорьева и Люда Ковалева. Автомашинка доставила девушек в глубь дальневосточной тайги, к дальнему распадку, который вертолетчики обработали гексахлораном. Эпидемиологи должны были дать заключение об эффективности действия этого препарата против опасного врага — клеща.

Вертолет ВЫВОДИТ ИЗ ТАЙГИ

полетела в штаб поиска, а оттуда в Хабаровск, Владивосток... Люди облегченно вздохнули.

Когда все поисковые группы и заблудившиеся, ослабевшие девушки оказались вместе, Державин повел их к ближайшей поляне. Нелегко быть «воздушным поводырем», особенно, если твои ведомые имеют скорость почти в сто раз меньшую. Десятки раз возвращался Александр к месту, где несколько минут назад оставил людей, чтобы выстрелом из ракеты, звуком двигателя указать направление. И вывел всех.

В. ДАНИЛЕНКО.
«Советская Россия».

Прощаясь, шофер сказал: «К обеду возвращайтесь. Буду ждать». Но девушки к обеду не вернулись. Не пришли они и к вечеру. В леспромхозе заволновались: с тайгой шутки плохи, всякое может случиться.

На рассвете тревожный сигнал полетел в Хабаровск и там на поиски сразу же подняли людей, мобилизовали технику.

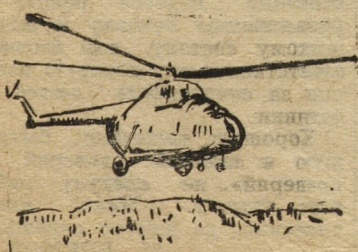
Пилот вертолета Александр Державин получил срочное задание — следовать в район леспромхоза «Маяк». Через час он уже был на месте. Вышли сюда и поисковые партии с радиостанциями, опытные охотники-наишцы Владимир Пассар и Василий Бельды с собаками...

Нелегко найти человека в тайге. Александр Державин держит в своих руках невидимые радионити от каждой партии, ракетами показывает, куда двигаться.

Прошло несколько дней — нет и нет девушек. На помощь Державину прилетел пилот Горбатовский.

А тут, как на зло, погода испортилась, летать нельзя. Но ведь люди в беде!.. Посадка, заправка — и снова Державин в воздухе.

Корректируя движение партий, Александр все теснее смыкал кольцо вокруг того места, где, как предполагалось, могли оказаться девушки. И вот, наконец, он их увидел! Радостная весть



В добрый ПУТЬ

РЕПОРТАЖ

— Папа, мы скоро полетим? — спрашивает юный пассажир Коля Юровских у отца.
— Скоро. Вот объявят о посадке, тогда и полетим.
— А наш самолет этот? — не унимается Коля и указывает рукой на стоящий у перрона аэровокзала АН-2.

— Да, мы полетим на этом, — кивает головой отец. — Видишь, его готовят к вылету... Самолет АН-2 № 35501 действительно готовился к рейсу. Сейчас его загружали почтой. Жители таежных городов Серова и Ивделя получают газеты в день их выхода. Авиация в этих районах необходима, без ее помощи не обойтись...

Авиатехник Владимир Князькин, проведя технический осмотр самолета, доложил о готовности материальной части второму пилоту Виктору Целищеву, который совместно с командиром самолета Николаем Николаевичем Прокофьевым производил контрольный осмотр...

Время приближается к вы-

лету. Пока командир самолета оформляет документы на рейс, Виктор Целищев готовится к приему пассажиров. А вот и они.

От здания аэровокзала по перронной дорожке они направляются на летное поле. Сегодня дежурит Лиля Воробьева. На рукаве тужурки — голубая повязка. Девушка сопровождает вылетающих этим рейсом.

Среди пассажиров и наш маленький друг Коля Юровских. Он торопит папу — хочется быть первым у самолета...

Наконец, посадка завершена. Пассажиры, заняв свои места, удобно устраиваются на сиденьях. Сегодня — необычный рейс. Можно сказать точнее — семейный. Этим самолетом летят в Серов целыми семьями пассажиры Зимины, Решетовы, Черепановы.

Занял свое место в пилот-

ской кабине и экипаж. Еще минута... и самолет медленно порулил на старт.

— Взлет разрешаю! — звучит команда диспетчера. Легко оторвавшись от взлетной полосы, «Аннушка» уходит в ярко-синее небо. Позади остался зеленый квадрат аэродрома. Под крылом проплывают светлые кварталы знакомого города. Легкий крен — и машина ложится на заданный курс...

Спустя 2 часа 30 минут самолет приземлится в Серове. А потом полетит дальше, на север — в таежный Ивдель. В добрый путь! Чистого неба вам, авиаторы и пассажиры!

А. МЕЗЕНЦЕВ,
наш рабкор.



Синоптик в роли Гамлета

Быть или не быть? — В сто лет один вопрос. Дождю ли быть, или вихрям грозных гроз? И простирает к небу руки он,
Заворожив степной аэродром...
Да будет небо чистым, как слюда,
Чтоб в нем ракет и бомбы — ни следа!
А только свет — Улыбок, солнц, зарниц, Которым чужды облака
Синоптик, ты погоду делай сам,
Смотри, не доверяйся небесам!
Е. ЛИПОВИЧ.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15715. Заказ № 3805.

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



В УПОРНОЙ БОРЬБЕ

ДВА дня спортсмены-авиарботники Пермского подразделения соревновались в силе, ловкости и умении. В канун спартакиады управления авиаторы провели соревнования, которые должны были выявить сильнейших.

В спартакиаде приняли участие представители летных коллективов, службы ИАС, отдела перевозок. На самой короткой дистанции у мужчин победили А. Касаткин и А. Самарцев. 100 метров они пробежали за 12,5 секунды. Второй результат на 100-метровке показал В. Пчелин.

Более удачно пробежал В. Пчелин дистанцию в 200 метров. Когда он пересек финишную прямую, стрелка секундомера показывала 25,9 секунды. В беге на длинные дистанции вне конкуренции был Ю. Александров. 1500 метров он пробежал за 4 минуты 38 секунд, а 5000 метров за 17 минут 9 секунд.

Упорная борьба развернулась в секторе для прыжков в высоту. Об этом говорит хотя бы тот факт, что победителей оказалось двое. А. Белов и В. Бекетов преодолели планку на высоте 1 метр 50 сантиметров. В. Бекетову,

представителю 2-го летного коллектива, удалось, кроме того, выиграть состязание в метании диска.

Женщины соревновались в 7 видах легкой атлетики. 4 из них выиграла разносторонняя спортсменка М. Шестакова. Она была вне конкуренции в беге на 100, 200 метров, в прыжках в длину и высоту. Два вида из программы спартакиады выиграла В. Мокрушина. Ей удалось быстрее всех пробежать 400 метров и толкнуть ядро на 7 метров 10 сантиметров.

Кроме легкой атлетики, в программу соревнований входили велосипедные гонки и плавание. Среди гонщиков победителями стали И. Попов и А. Галонов. Первый выиграл заезд на 25 километров, второй — на 5 километров. Пловцы соревновались на дистанции 100 метров. Лучшее время на водной дорожке показали А. Волкоморова и Ю. Самсонов.

В результате двухдневной борьбы первое место в соревнованиях заняли спортсмены второго летного коллектива. Второе и третье места поделили представители службы ИАС и четвертого летного коллектива.