

Наши славные МАЯКИ



Встречающих на этот раз было, как никогда, много. Пилоты, техники, работники служб Уктусского подразделения собрались на перроне аэропорта, чтобы поздравить старейшую летчицу Урала А. Г. Широкову с налетом двух миллионов километров. Пожалуй, единственным, кто не готовился к этой встрече, была сама виновница торжества. Выйдя из самолета, Анна Григорьевна по привычке поправила посереб-

2 миллиона А. Г. Широковой

ренные временем волосы и... сразу очутилась в объятиях друзей.
По старой аэрофлотской традиции ей преподнесли цветы. Синие, как небо, с которыми Анна Григорьевна дружит вот уже тридцать лет.
Четырнадцать тысяч часов провела ветеран за это время в воздухе. И, пожалуй, нет такого места на Урале, где

многим своим ученикам, которые сегодня рядом с ней водят в голубой выси могучие машины. Среди них — сын Анны Григорьевны, ударник коммунистического труда Владимир Морозов. Молодой пилот — достойный приемник крылатой славы матери и отца, летчика, героически погибшего в годы войны.
Р. НИКОЛАЕВ.



В ПОСЛЕДНЕЕ время в службе движения Челябинского подразделения было допущено два случая сближения самолетов. Так, 7 июля на выходе из зоны АДС Магнитогорского аэропорта и при входе в зону

ОТ БЕСПЕЧНОСТИ К ПРЕДПОСЫЛКАМ

АДС Белорецкого аэропорта произошло сближение самолетов ЛИ-2 при пересечении встречного эшелона в наборе высоты. При разборе данного случая выяснилось, что звукозапись по руководству самолетами в течение 2 часов 30 минут отсутствовала по вине радиотехника связи Магнитогорского аэропорта Никифорова. Таким образом, в результате нарушения инструкций по руководству полетами со стороны диспетчера расширенной зоны тов. Дорохова и заместителя начальника аэропорта по движению тов. Адищева была допущена предпосылка к летному происшествию.

10 июля подобный вышеописанному случай опасного

сближения двух самолетов ЛИ-2 повторился. Самолет ЛИ-2 под управлением командира корабля Теплякова выполнял полет по большому кругу на высоте 300 метров. Полет был связан с катанием детей, что само собой является нарушением. В это же время другой самолет ЛИ-2 под управлением командира корабля Петрова следовал рейсом из Свердловска в Челябинск. Руководство движением самолетов с СКП осуществлял диспетчер Остапук, а руководителем смены был тов. Клинов. При установлении связи с бортом, идущим из Свердловска, диспетчер Остапук разрешил ему вход в круг и заход на посадку, не проинформировав командира кораб-

ля Петрова об обстановке в зоне посадки.
Указанная предпосылка к летному происшествию была допущена в результате полного отсутствия осмотрительности у командиров самолетов Теплякова и Петрова, грубого нарушения установленных правил полетов со стороны диспетчера Остапука.
В. ЗАМЯТИН,
старший пилот-инспектор по безопасности полетов УрТУ ГВФ.

СТАДА СПАСЕНЫ

В Монголии, в районах Среднего и Южного Гоби, разразились необычно сильные снегопады. Пастбища покрылись толстым слоем плотного снега, закрылись дороги.
Правительство МНР обратилось к Советскому правительству с просьбой оказать помощь.
Сотни труднейших полетов, порой совершенно по неосвоенным трассам, совершили экипажи вертолетов МИ-4, которые возглавляли Михаил Черепков, Анатолий Мартышин, Юрий Меркушин.

20 ИЮЛЯ в Кольцовском аэропорту начал свою работу партийно-хозяйственный актив УрТУ ГВФ. С докладом об итогах выполнения плана коллективом управления за первый квартал и задачах по обеспечению выполнения социалистических обязательств 1964 года выступил заместитель начальника УрТУ ГВФ А. М. Туболец.

Собравшиеся отметили, что личный состав подразделений под руководством партийных организаций и командования проделал немалую работу по выполнению государственного плана.

Вместе с тем, выступающие говорили о том, что в подразделениях еще недостаточно актив-

но проводятся в жизнь важнейшие решения июньского, декабрьского, февральского Пленумов ЦК КПСС. В отдельных подразделениях низка исправность самолето-моторного парка, имеются грубые нарушения в работе служб движения и перевозок.

Участники актива внесли конкретные предложения, направленные на улучшение производственной деятельности управления, ведущие к искоренению летных происшествий, повышению регулярности и культуры обслуживания пассажиров.

Подробный материал о работе партийно-хозяйственного актива будет опубликован в ближайшем номере газеты.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

бы она не садилась свой крылатый вездеход АН-2. Еще в довоенном, 1936 году, отважная летчица была награждена орденом «Знак почета». О тревожном небе войны напоминает А. Г. Широковой Красная Звезда. В день 40-летия Аэрофлота добросовестный труд Анны Григорьевны был отмечен высшей правительственной наградой — орденом Ленина.
Любовь к авиации А. Г. Широкова сумела привить

Коллектив авиации специального применения 2-го Свердловского объединенного подразделения успешно справился с годовым заданием. На 20 июля 1964 года нашими «химиками» обработано 150.000 гектаров посевных площадей.

Таким образом, годовой план по авиационным работам успешно выполнен. Авиаторы продолжают работы в счет последнего года семилетки.
Г. КОЗИН,
старший инженер по спецприменениям 2-го Свердловского объединенного подразделения.

НА ВОЛЖСКИХ ПРОСТОРАХ

С мая в Саратовской области работает сводный коллектив Уральского управления ГВФ на авиационных работах. В настоящее время там находятся 4 экипажа: один из Уктусского подразделения, один из Перми и два самолета АН-2 из Кургана.

По неполным данным, к середине июля уральскими авиаторами обработано более 40 тысяч гектаров по борьбе с вредителями сельскохозяйственных культур — черепашкой и хлебными жуками. Кроме того, наши летчики занимались и авиационной прополкой. Против сорняков обработано 23,5 тысячи гектаров посевных площадей.

Особенно хорошо потрудились экипаж самолета АН-2, где командиром Николай Филиппов из Курганского подразделения. Вторым пилотом в этом экипаже трудится тов. Комоголов, авиатехником — тов. Доставалов и авиамехаником тов. Черноталов. Курганцы произвели работы на 14 тысячах гектаров.

Экипаж самолета АН-2 под командованием Юрия Кондрашкина из 2-го Свердловского подразделения в составе второго пилота тов. Каменец, авиатехника Мирошниченко, авиамеханика тов. Пастушкова обработал более 12 тысяч гектаров.

Незаурядные организаторские способности при организации авиационных работ на полях Приволжья проявили командир сводного летного коллектива Ф. Т. Ломов из Челябинского подразделения и командир звена М. А. Южаков из Перми.

В. ЗОНОВ,
инженер по спецприменениям УрТУ ГВФ.

Сильные ЭУЖ

Каждый день, если нет большого дождя, самолет АН-2 поднимается в воздух и с утра до позднего вечера летает над бескрайними просторами Северного Урала. Летчик-наблюдатель Георгий Ковалев охраняет тайгу. Вот он заметил между озерами дымок, и с борта самолета немедленно передается радиграмма.
В Серове координаты лесно-

го пожара принял радист Леонид Береза.

С самолета тем временем прыгают пожарные — парашютисты Серовского отделения Уральской базы авиационной охраны лесов. Это — люди смелые, находчивые, зачастую им приходится спускаться в огонь. Каждый в скафандре, у каждого лопата, лесной опрыскиватель, брезентовые ведра, взрывчатка.

Но вот, наконец, пожарные дома. Отдых бывает коротким: снова — тревога, снова они прыгают с парашютом на огонь.

Особенно четко и мужественно работают команды парашютистов, где инструкторами Анатолий Тиглев, Виктор Клементьев и Анатолий Бабушкин. За три последних года парашютист Валерий Дрогалева совершил сотни прыжков. Большое мастерство на точность приземления показывают Василий Давидюк, Александр Парфенов, Василий Трошков.

С миру по нитке — Сивкову прибавка...

С некоторых пор работники метеостанции Курганского аэропорта стали замечать, что их заработная плата испытывает, подобно атмосфере, некоторые колебания. Причем, прогноз был явно не в пользу синоптиков и метеонаблюдателей.

Все дело в том, что ежемесячную зарплату работники метеостанции получают лично из рук своего начальника — тов. Сивкова. Ведомости для выплаты денег присылаются ему из бухгалтерии управления метеослужбы, а цифры сумм, подлежащих выплате, в ведомостях «уточняются» начальником метеостанции. После такой «корректировки» правки работникам метеостанции ничего не оставалось, как поставить свои подписи и довольствоваться наличными. В мае, например, по собственному усмотрению Сивков уменьшил заработок Киселевой на 6 руб., Туманова в результате этой же операции недополучила 4 рубля, а доходная часть бюджета у Метневой сократилась на 10 рублей.

Однако, как ни старался Сивков, операция по урезанию зарплаты сотрудникам на этот раз не прошла по ранее разработанному плану. Пришлось ему, в конечном счете, вернуть указанные суммы по назначению. Остается лишь выяснить — не имели ли место такого рода операции и раньше в отношении других ведомостей на выдачу заработной платы? В Кургане это сделать невозможно. Необходимо вмешательство работников бухгалтерии управления метеослужбы.

Следует указать и еще на одну деталь в финансовой практике начальника АМСГ Курганского аэропорта Сивкова. Направляя документы для начисления заработной платы, он ежемесячно указывает в

свой счет 40—50 часов переработки, хотя для сверхурочной работы нет никакой необходимости. Причем, в отношении других работников, имеющих переработку, Сивков такой заботы не проявляет.

КУТЕНКОВ,
председатель группы содействия партконтролю Курганского подразделения;

А. ШИЛОВ,
член группы.

В несколько строк об интересной

ЮНЫЕ МУЗЫКАНТЫ

По вечерам из окон клуба Уктусского аэропорта слышатся звуки пианино. Здесь начал работать новый кружок художественной самодеятельности — фортепианный. Занимаются в нем, в основном, дети авиаработников. Пока юные кружковцы под руководством преподавателя из музучилища осваивают азы музыкальной грамоты. Однако в планах у кружковцев выступление в концертах.

Н. ЗАМЯТИН,
заведующий клубом Уктусского аэропорта.

ПАРТИЙНО-ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ В ДЕЙСТВИИ

Резервы производства для службы СЕМИЛЕТКЕ

Местные воздушные линии —

БЕССПОРЕН тот факт, что наиболее значительным и реальным резервом роста объема пассажирских и грузовых авиаперевозок на Уральских воздушных трассах является освоение новых местных воздушных линий. Во-первых, это обеспечит увеличение налета на списочный самолет. Во-вторых, летно-подъемному составу будет гарантирована полная рабочая нагрузка в пределах санитарной нормы.

Роль и значение местных воздушных линий возрастают в настоящее время и в связи с «пропиской» на наших трассах самолета АН-24. И хотя трудно переоценить значение этого новшества, тем не менее, не следует забывать о ветеранах уральского неба — самолетах АН-2, за которыми по-прежнему сохраняется значительная роль в осуществлении местных воздушных перевозок. Ежедневно, ежечасно проявлять заботу об их полной коммерческой загрузке по-прежнему должны руководители подразделений, в том числе и нашего — Челябинского объединенного подразделения. К сожалению, пока этого сказать нельзя. Более того, в период летней навига-

ции в Челябинском подразделении чувствуется холодок в отношении использования самолетов АН-2.

Конечно, трудно возражать против передачи некоторых рейсов, выполнявшихся ранее самолетами АН-2, экипажам самолетов ЛИ-2. Речь идет о том, что оставленные на транспортной работе два самолета АН-2 в ряде случаев использовались ниже их возможностей. Достаточно сказать, что дневной налет на каждую машину составлял иной раз от 3 часов 15 минут до 3 часов 30 минут. Были случаи, когда указанные самолеты АН-2 после полудня становились на прикол, хотя летного состава было достаточно для выполнения полетов.

Причина неудовлетворительного использования самолетов АН-2 на транспортных работах кроется, на наш взгляд, в том, что ни отдел перевозок, ни планово-экономический отдел не занимаются изысканием загрузки для АН-2. А возможности для повышения объема работ у нас имеются. Нужно изучить на местах грузовые и пасса-

жирские потоки по направлениям, определить цены билетов и затем остается лишь рекламировать свои услуги.

Из опыта работы, из многочисленных наблюдений у меня сложились некоторые со-

портных средствах, которую испытывают население и хозяйственные организации.

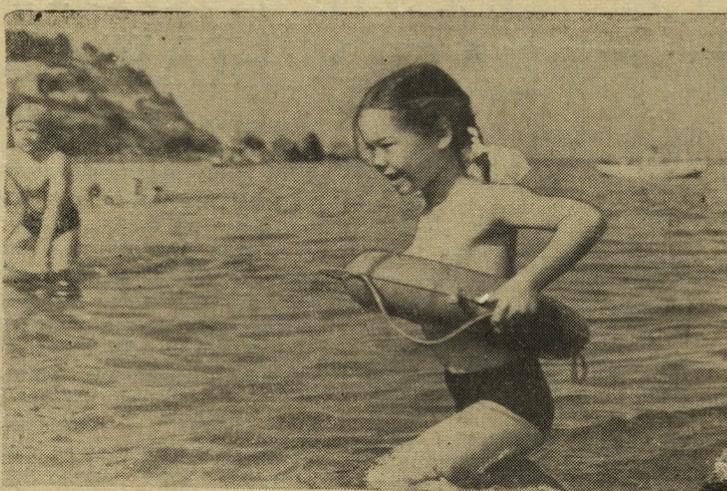
А. ФИЛИНСКИХ,
командир самолета АН-2.

ОТ РЕДАКЦИИ. Письмо тов. Филинского поднимает очень актуальные вопросы. Руководителям службы перевозок как в Челябинском подразде-

наше будущее

ображения в отношении наиболее перспективных линий. Почему бы Челябинскому подразделению не освоить такой маршрут: Челябинск — Октябрьское — Магнитогорск через Каракульское и Чесму. Протяженность трассы — 920 километров. Их освоение экономически обусловлено большой потребностью в транс-

лении, так и в УрТУ ГВФ следует более подробно познакомиться с предложениями автора письма. Редакция не имела возможности дать на страницах газеты все предложенные тов. Филинских варианты новых местных воздушных линий и надеется, что к его предложениям будет проявлен достаточный интерес со стороны компетентных должностных лиц.



«Солнце, воздух и вода — наши лучшие друзья». Фото Б. Захарова.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15771.

Заказ № 4050.

С. ФРОЛОВ.

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

Гражданская АВИАЦИЯ

№ 6

Очередной шестой номер журнала «Гражданская авиация» открывается статьей начальника политического управления ГВФ Б. Евтева, «Руководить со знанием дела». Она содержит анализ организаторской и хозяйственной работы в подразделениях авиации специального назначения, направленной на успешное выполнение исторических решений декабрьского и февральского Пленумов ЦК КПСС.

Актуальному вопросу помощи авиации в сельскохозяйственном производстве посвящены статьи секретаря Центрального Комитета профсоюза авиаработников И. Туркина и начальника планового отдела УАСП ГУ ГВФ С. Вороновича «Резервы есть всюду».

Спорной является статья командира подразделения Г. Горгоцкого «Нужен ли второй пилот на АН-2» (существующего типа). Летчикам транспортной авиации будет интересна лекция кандидата технических наук Д. Н. Николаева «Сюрпризы» отрицательной тяги», прочитанная им летному составу Московских эксплуатационных подразделений.

В целом много ценного найдут в шестом номере журнала работники и других авиаспециальностей.

В выходной ДЕНЬ

Отдохнули замечательно

В минувшее воскресенье большая группа авиаработников 2-го Свердловского объединенного подразделения побывала за городом. Хорошо отдохнули летчики и авиатехники вместе с семьями в живописной местности, среди цве-

тущей зелени. Загорали, танцевали, удили рыбу.

Солнце, воздух и вода в содружестве с музыкой и веселым настроением сделали загородный отдых особенно интересным и увлекательным. Уктусские авиаторы ос-

тались очень довольны своей поездкой и решили организовать такие мероприятия как можно чаще.

А. АЗАНОВ,
заместитель командира подразделения по полнчасти.

ПРАЗДНИК СПОРТА

Среди авиаработников Кольцовского аэропорта немало заядлых грибников и рыбаков. Однако в прошедший выходной день многих из них

можно было встретить на местном стадионе.

Дело в том, что в этот день здесь состоялся большой спортивный праздник. Пилоты, авиатехники, работники служб с увлечением следили за выступлениями лучших легкоатлетов Уральского управления. Для участников соревнований и болельщиков работал буфет, а из репродукторов лились бодрые звуки маршей и песен.

В заключение спортивного праздника состоялась футбольная встреча на первенство города.

С. ФРОЛОВ.