

Авиатор Урала

№ 31 (1423).
СРЕДА,
17 МАРТА
1965 г.
Год издания
XXIII

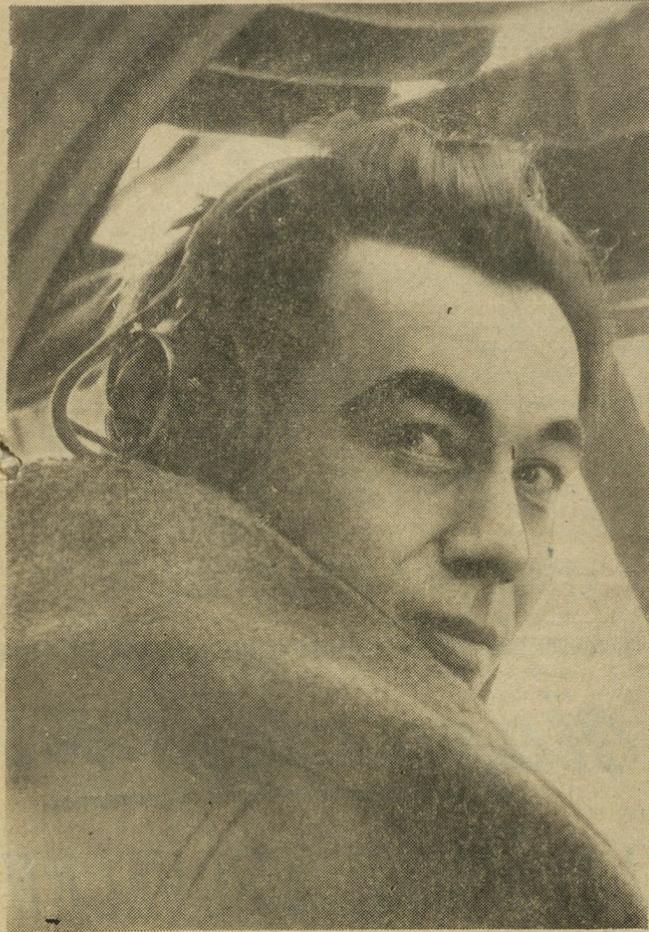
ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Высокая активность

Активно прошла избирательная кампания на участках Уктусского авиагарнизона. Уже к 10 часам утра проголосовала третья часть избирателей.

В дни выборов ответственное задание было дано пилотам самолетов ЯК-12 И. Булатову, А. Дмитриеву и пилоту вертолета МИ-1 Д. Молчану. Им нужно было своевременно собрать бюллетени в Сосьвинском, Гаринском и Таборинском районах. Свой долг авиаторы выполнили с честью.

С большой активностью прошли выборы на участках Кольцовского аэропорта и других наших подразделений. Авиарботники еще раз продемонстрировали единодушие и сплоченность, голосуя за верных сынов и дочерей Родины, кто отныне будет носить почетное звание депутата.



МОЛОДОЙ КОМАНДИР

Внизу, под крылом, зеленым ковром расстилалась тайга, пересеченная голубоватыми жилками рек. Самолет шел на Север.... Пошел третий год, как Василий Латышев с группой выпускников Бугурусланского училища гражданской авиации был направлен на работу в Соликамский аэропорт.

Коллектив аэропорта небольшой и человек здесь как на ладони — сразу видно, на что он способен. Товарищам по работе сразу понравился этот паренек. Летая вторым пилотом на АН-2 с опытным командиром К. Л. Акстманом, Василий перенимал от него все лучшее, внимательно выслушивал замечания и советы.

С каждым днем росло мастерство пилота, а когда его налет перевалил на вторую тысячу часов, Василий решил повиситься в классе. И опять ему помог в этом К. Л. Акстман.

В июне 1964 года В. П. Латышев успешно сдал на 3 класс. Сейчас пилот закончил ввод в строй по пассажирским перевозкам и самостоятельно пилотирует свой самолет на трассах Пермской области.
Т. ВИКТОРОВ. Фото автора.
На снимке: В. П. Латышев.

В СВОЕ время работа комсомольской организа-

ции Березовского подразделения была подвергнута справедливой критике. Сейчас можно смело сказать, что из печального случая наши молодые авиарботники извлекли урок.

Взять для примера хотя бы работу «Комсомольского проектора». Возглавляет его пилот АН-2 Мусинов. Каждый месяц члены штаба составляют план, в котором определяют, когда и какие рейды будут проведены. Итоги проверок находят регулярное освещение в стенной печати.

Еще совсем недавно у нас было критическое положение с уплатой членских взносов. Сейчас мы дело поправили. Комитет комсомола начал с того, что поставил на учет всех комсомольцев. Среди молодых авиарботников была проведена разъяс-

нительная работа о долге и чести комсомольцев.

Наиболее упрямых неплательщиков взносов вызвали на комитет. Там, например, серьезный разговор состоялся у нас с Б. Русиновым, В. Никифоровым, Ю. Зайцевым. Результаты не замедлили сказаться. Сейчас все комсомольцы своевременно платят взносы.



летном подразделении, где регулярно выпускаются «молнии» и бо-

В КАЖДОМ ДЕЛЕ НУЖНА ЖИВИНКА

Печальное исключение составляют лишь единицы. Так, например, В. Смородин и В. Пятигоров упорно не хотят встать на комсомольский учет. Очевидно, они забыли, в какое время живут, с кем и где работают.

Несколько слов о стенной печати. У нас есть хороший пример в

профсоюзная организа-

ции должны больше внимания уделять досугу молодежи. Впереди смотр художественной самостоятельности управления, и, если мы сейчас же не возьмемся за подготовку к нему, то провал нам обеспечен.

В любом деле, тем более комсомольском, нужна живинка. Только тогда мы можем рассчитывать на успех, сумеем организовать не только высокопроизводительный труд, но и по-настоящему интересный отдых.

В. СТАРИЧЕНКО,
секретарь
комсомольской
организации
Березовского
подразделения.

КОГДА ОСЛАБЛЕН КОНТРОЛЬ...

Состоявшаяся недавно профсоюзная конференция в Челябинском подразделении показала, что коллективный договор за 1964 год в целом по основным пунктам выполнен. Однако до некоторых, предусмотренных договором, мероприятий «руки не дошли».

Так установка вытяжной вентиляции в котельной маслогрейки была произведена со значительным опозданием против установленных сроков. Тт. Фаткулин и Макаров, ответственные за это мероприятие, вероятно, ожидали специального указания.

Или взять вопрос со снабжением спецдеждой. Начальник ОМТС аэропорта тов. Булатов не обеспечил выполнения пункта договора, предусматривающего своевременную выдачу полного комплекта спецобмундирования.

Не всегда еще достаточно проявляется забота по бережному расходованию государственных средств. Освещение привокзальной площади, например, часто вовремя не выключается. В результате впустую расходуется электроэнергия, а в конечном счете — деньги.

Все эти мелкие, на первый взгляд, недостатки явились следствием недостаточного оперативного контроля за выполнением коллективного договора со стороны местного комитета и общественности.

Кстати, хочется заметить о такой форме контроля, как рабочий контроль. Комиссия рабочего контроля под председательством тов. Мурыгина работала в прошлом году явно недостаточно. А ведь от этого участка общественной работы зависит удовлетворение материальных запросов трудящихся.

Большое внимание на конференции было уделено обращению, подписанному министром гражданской авиации, начальником политуправления и председателем ЦК профсоюза авиарботников, ко всем авиарботникам по улучшению качества работы. Конференция поручила местному комитету и профгруппоргам разработать конкретные обязательства в ответ на обращение и принять их в коллективах.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
наш рабкор.

К 20-летию Великой победы

ИМЕНИ ГЕРОЯ

В СООТВЕТСТВИИ С РЕШЕНИЕМ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ПРИКАЗОМ МИНИСТРА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ БУГУРУСЛАНСКОМУ ЛЕТНОМУ УЧИЛИЩУ ПРИСВОЕНО ИМЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА П. Ф. ЕРОМАСОВА.

После окончания летной школы в 1933 году служба Петра Федоровича Еромасова в гражданской авиации продолжалась тридцать лет. Он был первоклассным мастером летного дела, отлично пилотировал самолет в сложных метеорологических условиях и ночью, был человеком сильной воли и большого мужества.

С особой силой талант летчика Еромасова проявился в годы Великой Отечественной войны. На его счету записано около шестидесяти боевых вылетов на линию фронта и 138 — в тыл противника. Это были полеты особой сложности. По заданию разведывательного управления Советской Армии Еромасов бесстрашно вел свой транспортный воздушный корабль, скрытно от противника проникая в глубь его территории. Каждый полет по десантированию специальных групп продолжался нередко 14—15 часов.

В 1943 году П. Ф. Еромасову было присвоено звание Героя Советского Союза. Он был удостоен многих правительственных наград. Во фронтовой листовке, выпущенной политуправлением

ГВФ, летчики гражданской авиации призывались «летать и разить врага так, как Герой Советского Союза Еромасов». Листовка рассказывала:

«В боях за честь и независимость нашей Родины воинской славой увенчал свое имя отважный сын русского народа, пилот Гражданского воздушного флота Петр Федорович Еромасов.

Майор Еромасов — мастер ночных полетов. Он действует смело, дерзко и решительно, всегда возвращается с победой. Однажды командование дало Еромасову трудную задачу — сбросить с самолета группу парашютистов в районе важного объекта немцев, окруженного несколькими огневыми поясами зениток и густо насыщенного прожекторными установками.

Ночью, с приглушенными моторами, самолет Еромасова появился в районе цели. Лучи вражеских прожекторов судорожно заходили по небу, отыскивая советскую машину. Появились огневые разрывы зенитных снарядов. Отважный летчик решил перехитрить немцев: он отошел в сторону от цели, отвлек на себя внимание прожектористов, затем, резко снизившись, незаметно вывел самолет на затемненную цель. Сбросив па-

рашютистов, он отошел от цели и снова отвлек на себя прожекторы врага. Этот блестящий маневр был выполнен так стремительно, что немцы и не подозревали о выброске десанта. Военная хитрость удалась, ответственное задание было образцово выполнено.

Майор Еромасов водил свои самолеты в районы крупных промышленных центров Германии, Румынии, Финляндии, выполнил десятки ответственных боевых заданий.

...Летчики Гражданского воздушного флота! Будьте такими же смелыми и умелыми воинами, как Герой Советского Союза Еромасов!»

Командир корабля, командир авиагруппы особого назначения по оказанию помощи народно-освободительной армии Югославии, заместитель командира авиадивизии — такой путь прошел П. Ф. Еромасов. В послевоенные годы коммунист Еромасов командовал подразделением, а последние одиннадцать лет своей жизни находился на ответственной работе в Управлении международных воздушных сообщений и многое сделал для развития авиасообщения Советского Союза со странами Европы, Азии и Африки.

Умер П. Ф. Еромасов в августе 1963 года после тяжелой болезни, поразившей его при исполнении служебных обязанностей. Память об этом человеке будет сохранена навечно.

РАЦИОНАЛИЗАТОР



Средняя Азия, кубанские степи, целинные степи Казахстана, лесные массивы Кировской и Пермской областей для Анатолия Михайловича Нестерова, авиатехника Пермского аэропорта, — не беспристрастное перечисление географических названий и мест, где ему пришлось побывать, обслуживая «химический» АН-2.

Все началось тогда, пять лет назад. Пришли самолеты с химработ. Аппаратура здорово поизносилась — требовались заботливые руки. А Анатолий только что демобилизовался из армии. Вот и поручили ему ремонт, как бы примериваясь, на что способен этот паренек.

Анатолий любил технику и не терпел халатного отноше-

ния к ней. Начал с обычного: оборудовал рабочее место, каждому аппарату сделал свою секцию. Вот тут и легла грань между обычным и необычным. С удивительно творческой энергией подошел он к порученному делу. Анатолий настолько изучил химаппаратуру, что стал вносить предложения по усовершенствованию конструкции. Своими руками он изготовил стенд для испытания аппаратов после ремонта.

Увлекательный труд рождал новые замыслы. Так, им изготовлен съемник крыльчатки водяного насоса, а потом, после очередных авиационных работ в Куйбышевской области, Анатолий произвел доработку валов старой конструкции, что позволило применять их на новой химаппаратуре и дало экономию 336 рублей.

Однажды из строя вышла мотопомпа М-600. Отправлять ее на завод? Но это очень да-

леко, долго ждать, да и ремонт ее, не считая транспортировки, обойдется дорого. И опять Анатолий взялся за дело. Прикидывал, размышлял, что-то точил в мастерской. И вот результат: приспособление его конструкции позволило производить монтаж самоподвижного сальника мотопомпы на месте. Теперь ремонт М-600 в пермских ЛЭРМ освоен, а ведь на заводе он обходится в 300 рублей!

Чем глубже А. М. Нестеров вникал в суть дела, тем чаще сталкивался с мыслью, что теоретических знаний явно не хватает. Пришлось садиться за учебники. В этом году он хочет поступить на заочное отделение авиатехнического училища.

В. ТЕПЛЯКОВ,
авиатехник Ныробского аэропорта.

На снимке: авиатехник А. М. НЕСТЕРОВ.
Фото автора.

ДОБРОГО ВАМ ЗДОРОВЬЯ!

На днях исполнилось 20 лет работы в Пермском подразделении Эмилии Карловны Виноградовой.

Почти половину своей жизни она отдала благородной работе в Аэрофлоте.

В настоящее время у нас трудится около десяти женщин, которые проработали 15—20 лет. Все они скромным трудом заслужили всеобщее уважение нашего коллектива.

Тов. Виноградова Э. К. за период своей работы имеет более 50 поощрений от командования авиаподразделения и управления. Тов. Виноградова ведет постоянно большую общественную работу. Ее исключительное трудолюбие и исполнительность заслуживают всяческого поощрения.

Хочется пожелать Эмилии Карловне крепкого здоровья и успехов в ее скромном и важном труде по охране здоровья нашего коллектива.

С. ЗАКИРОВА,
фельдшер здравпункта
Пермского подразделения.

Сердечное спасибо

5 марта, находясь в Челябинском аэропорту, я потеряла узелок с деньгами. В узелке было 272 рубля. Однако вскоре меня разыскал молодой человек — работник аэропорта Владимир Бугуев, и передал мне находку.

Прошу через газету «Авиатор Урала» передать Владимиру Бугуеву сердечное спасибо.

Н. СЕЛИВАНОВА,
педагог-пенсионер.

ОСНОВНЫМ препятствием для нормальной работы службы движения Салехардского подразделения является большая текучесть кадров. Отделами кадров авиагруппы и Управления на диспетчерскую работу подбираются лица, которые должны через короткое время перевестись на летную работу. Достаточно привести такой пример, что за один месяц 1963 года ушло на летную работу 7 диспетчеров в самый напряженный период.

На начало 1964 года в службе движения оставалось пять человек, имеющих опыт в руководстве полетами. Из отделов кадров ТАГ и УрУ ГА, а также на месте бы-

ло принято 10 человек. Эти товарищи не имели опыта в руководстве полетами.

Работники службы движения поставили перед собой задачу быстро и качественно подготовить данных товарищей для самостоятельной работы. Эта задача была в основном выполнена. Лучших показателей в работе добились В. А. Алексеев, М. П. Сутягин, С. Ф. Фролов,

А. К. Смирнов. Тт. Алексееву и Сутягину за лучшие показатели в социалистическом соревновании за IV квартал присвоено звание ударников коммунистического труда и звание «Лучший по профессии». С. Ф. Фролов и А. К. Смирнов закончили двухгодичное училище диспетчеров и за короткий промежуток времени зарекомендовали себя специалистами, способными организовать четкую и бесперебойную работу.

Активно участвуют в общественной жизни подразделения

В. А. Алексеев — член местного комитета, А. К. Смирнов — редактор стенгазеты, Б. В. Петраков — секретарь комитета комсомола.

Работники службы движения, включившись в соревнование за коммунистический труд, дали обязательство четкой работой обеспечить полную безопасность полетов.

Ф. ГРЕБЦОВ,
заместитель
начальника аэропорта
по движению.



СКОРО В РЕЙС. Фотоэтиюд Г. Башилова.

ГОРЯЧАЯ ПОРА

В зимние месяцы на Севере, пожалуй, самая горячая пора. Особенно возрастает объем работ к концу зимы и в начале весны. Дело в том, что в этот период на долю салехардских авиаработников выпадает наибольший объем грузовых и пассажирских перевозок. Достаточно сказать, что три месяца первого квартала имеют удельный вес в годовом плане до 80 процентов.

В настоящее время перед авиаработниками Салехарда стоит задача удержаться на уровне первых месяцев этого года. План на 1965 год выше прошлогоднего на 30—40 процентов, тем не менее у нас есть все возможности успешно выполнить его. Залогом этому передовики производства — такие товарищи, как диспетчер М. Ф. Черных, дежурная по отделу перевозок Надя Ратушная, кассиры Т. И. Финюгеева, В. И. Костина, кладовщик Т. П. Чупров и многие другие.

Только в ближайшие дни нам запланировано перевезти около двух тысяч тонн груза геологам и вывезти полторы тысячи тонн рыбы.

В. СЕРЕГИН,
начальник отдела перевозок
Салехардского подразделения.

НИЗКО опустив стриженную под машинку голову, перед лицом своих товарищей стоит двадцатичетырехлетний парень. Это второй пилот самолета АН-2 Пермского объединенного подразделения А. Касаткин.

Он очень немногословен.

— Заболел в канун Нового года. В свою санчасть не пошел. Что произошло? В глаз щепка попала... Почему нет ни больничного листа, ни других медицинских справок, подтверждающих времянахождение на лечении? Не дали. Почему? Говорят, не положено.

Такой разговор происходил 6 марта 1965 года во время заседания товарищеского суда в Пермском подразделении. Суть дела коротко такова. Как явствует из приказа командира объединенного подразделения тов. Карнауха, второй пилот А. А. Касаткин отсутствовал на работе с 4 января по 19 января 1965 года и с 1 по 2 февраля. Медицинских и других документов, указывающих на уважительные

причины, представлено в оправдание не было.

Что касается рецепта на глазные капли и справки с исправленной датой 6 февраля на 16 о том, что Касаткин был на амбулаторном

выступлении свелось к разъяснению, что на работу надо в общем-то ходить без особого приглашения и что в случае болезни следует идти к врачу, желательно в санчасть подразделения, не упо-

приме, то при всем желании их нельзя всерьез рассматривать как документы, дающие право на освобождение от работы.

В приказе командира поэтому не без оснований отсутствует Касаткина на работе в общей сложности в январе и феврале в течение 17 дней рассматривается как прогул.

Нельзя сказать, что заседание товарищеского суда не вызвало у летного состава никакой реакции. Хорошо, что проходило оно в переполненном помещении. Много было выступавших. Очень хорошо, что большинство в своих вопросах к Касаткину пытались поглубже вникнуть в существо проступка.

Но, как ни странно, в конечном счете большинство

выступлений свелось к разъяснению, что на работу надо в общем-то ходить без особого приглашения и что в случае болезни следует идти к врачу, желательно в санчасть подразделения, не упо-

ва на «частников». Вряд ли что полезного мог получить Касаткин от такого рода внушений. Более того, каждый, как правило, прежде всего просил членов товарищеского суда чуть ли не ходатайствовать об оставлении Касаткина на летной работе, хотя к тому времени он и не был отстранен от летной работы.

Конечно, коллектив решает вопросы, связанные с

проступками своего товарища, по своему усмотрению. Но суд прежде всего должен определенным образом воздействовать на провинившегося. Если он будет заниматься адвокатскими ходатайствами, то не посеет ли такая тактика среди некоторых товарищей настроение безнаказанности и всепрощения?

К чести товарищеского суда Пермского объединен-

ного подразделения, такого рода ходатайство не было принято и записано в решении. Суд ограничился объявлением А. Касаткину строгого выговора, хотя трудно рассчитывать, судя по ходу заседания товарищеского суда и поведению провинившегося, что это наказание предостережет его от других проступков.

С. ВЛАДИМИРОВ.

НЕ ПОПУСТИТЕЛЬНОСТЬ ЛИ ЭТО?

Судят товарищи



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.
НС 17233 Заказ № 2276

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