

ФОНТАН ПОКОРИЛСЯ

Юрий Георгиевич Эрвье, лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда, начальник геологического управления рассказывает:

— Фонтан на Пурпейской площади возник внезапно.

Газ вначале шел без огня. Потом от какого-то удара металла о металл получилась искра, факел вспыхнул. Через несколько часов на устье скважины образовался кратер, куда ушло все оборудование. Кратер очень быстро разрастался, мощность фонтана, суточный дебит газа

НАШИ интервью

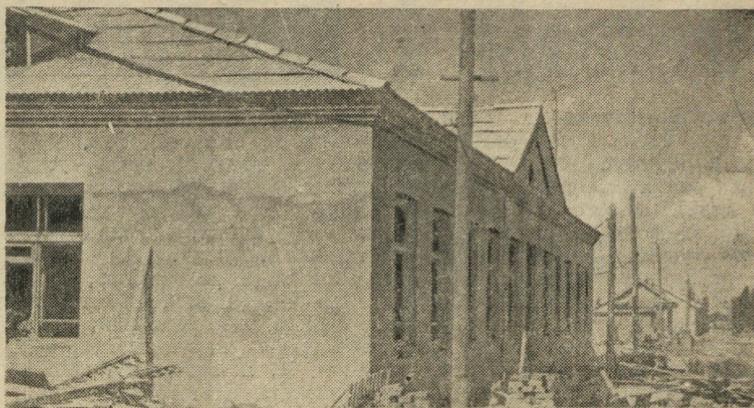
составлял несколько миллионов кубометров.

Нам помогла авиация. Впервые в Тюменской области из Салехарда в Тарко-Сале, вблизи которого расположена площадка, стали летать тяжелые большегрузные самолеты полярной авиации АН-12 под руководством опытных летчиков. За сравнительно короткий срок — полтора месяца — в Тарко-Сале, а оттуда вертолетами МИ-6 к месту происшествия было перевезено 2 тысячи тонн, в том числе две буровые установки БУ-50, необходимое количество труб и других материалов.

АЭРОВОКЗАЛ В СУРГУТЕ

Меняет свой облик Сургутский аэропорт. Там, где еще недавно росли пушистые ели, сегодня встают дома поселка авиаработников. К ноябрьским торжествам авиаторы решили сдать в эксплуатацию новое здание аэровокзала. Сейчас работники строительного участка аэропорта заканчивают отделочные работы.

В новом аэровокзале будет сделано все для воздушных путешественников. К их услугам оборудуются комната для пассажиров с детьми, справочное бюро, буфет.



План выполнен!

Наш корреспондент связался вчера по телефону с начальником Тюменского аэропорта А. БЕРДНИКОВЫМ с просьбой рассказать, как трудятся тюменские авиаторы.

Вот что он рассказал: план девяти месяцев работники аэропорта выполнили досрочно — 25 сентября. Задание по перевозке пассажиров выполнено на 102,3 процента, почты — на 106,7 процента, груза — 124,2 процента. Перевыполнен также план по выручке, участию в тонно-километражу и пассажирообороту. При хороших показателях авиаторы порта обеспечили полную безопасность полетов.

В ПАРТИЙНЫХ организациях подразделений Аэрофлота в разгаре отчеты и выборы. Это большая и важная кампания. От того, как коммунисты обсудят отчетные доклады, какие наметят задачи, кого изберут в состав парткомов, партийных бюро, выдвинут на должности секретарей, партгруппов, во многом зависит боевитость и активность партийных организаций в решении вопросов, связанных с обеспечением народного хозяйства, с успешным выполнением заданий последнего, завершающего года семилетки.

Как проходят отчеты и выборы руководящих партийных органов в авиаподразделениях, аэропортах, летных коллективах, ремонтных мастерских, на предприятиях и в учреждениях, что надо сделать для повышения действенности собраний, их организующей и мобилизующей роли? Этот вопрос обсуждался на днях в политическом управлении гражданской авиации.

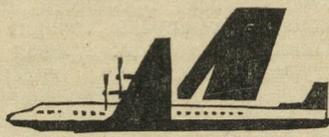
Был заслушан доклад начальника политотдела Московского транспортного управления тов. Романова.

Этот политорган объединяет четыре крупных партийных комитета, десятки первичных и цеховых партийных организаций и партийных групп. В них состоит на учете большая армия коммунистов и кандидатов в члены партии, которым по долгу службы приходится бывать во многих аэропортах страны.

Докладчик отмечает, что по согласованию с местными партийными органами — Октябрьским РК г. Москвы и Подольским ГК КПСС — политотдел составил план подготовки и проведения отчетно-выборных собраний. Коммунисты-авиаторы столицы, говорит он, активно участвуют в выполнении этого плана, обсуждении отчетных докладов, задач на будущее, вскрывают недостатки в деятельности партийных организаций подразделений, отделов и служб, причем не только своего, но и других управлений.

В партийной группе смены службы движения аэропорта Внуково по предложению партгруппы тов. Рейзина коммунисты заблаговременно наметили дату собрания, подумали о том, кому какую провести беседу, кто будет выпускать боевой листок, готовить наглядную агитацию.

По деловому прошло здесь и собрание. Партгруппа доложил, что за отчетный период смена 6 раз занимала первое место в социалистическом соревновании, дважды — второе и трижды — третье. Большой вклад в это внесла партийная организация, регулярно обсуждавшая вопросы жизни и дея-



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

◆ № 75 (1477). ◆ СРЕДА, 29 СЕНТЯБРЯ 1965 г. ◆ Год издания XXIII ◆

В ПОЛИТИЧЕСКОМ УПРАВЛЕНИИ

Как проходят отчеты и выборы

тельности личного состава — о повышении дисциплины, состоянии и мерах улучшения агитационно-массовой работы, руководстве движением за коммунистический труд и другие. Всего проведено 12 собраний. Коммунисты добросовестно выполняют принимаемые решения, а также партийные поручения.

В прениях по докладу тов. Рейзина выступило 8 человек. Они вскрыли причины, которые мешают смене постоянно удерживать первенство в социалистическом соревновании. Главная из них — ошибки в работе отдельных диспетчеров.

В центре внимания отчетно-выборных собраний находятся вопросы партийно-политической и воспитательной работы среди коммунистов и всех авиаработников, влияния этой работы на производственные показатели подразделений, безаварийность полетов, освоение новой авиационной техники, повышение культуры обслуживания пассажиров. Суровой критике подвергаются те руководители партийных организаций и в целом парткомы, партийные бюро, которые не обеспечивают примерности членов и кандидатов партии в труде и дисциплине. Затрагиваются и другие стороны деятельности.

На партийном собрании одного из подразделений были подвергнуты критике плановый отдел и отдел труда и зарпла-

ты за то, что они своевременно не позаботились и не приняли мер по обеспечению крупнейшего в нашей стране аэропорта Домодедово квалифицированными кадрами. Их халатность привела к тому, что в этом аэропорту до сих пор имеют место существенные перебои в работе.

Ряд выступавших говорили о неудовлетворительной организации отдыха и питания пролетающих экипажей в Красноярском аэропорту. Пилоты, в частности, жалуются, что в гостинице здесь всегда шумно, часто не бывает свободных мест.

Но все ли собрания проходят в обстановке вот такого делового обсуждения повестки дня? Нет, не все. И это имеет свои причины.

Как показала проверка, некоторые руководители партийных организаций отчетные доклады готовят наспех, без глубокого анализа партийной работы, ее действительности, больше говорят о положительных сторонах и меньше о недостатках. Политотдел, партийный актив недостаточно занимаются обеспечением явки коммунистов на собрания, созданием для этого необходимых условий. Ведь наметить план, составить график еще не значит добиться их осуществления. Это только полдела. Чтобы довести его до конца

(Окончание на 2 стр.)

административном порядке за нарушение технологии выполнения работ на самолете и неподготовленность рабочего места.

Имевший место случай разобран с личным составом ЛЭРМ с целью предупреждения подобных нарушений в будущем.

хорошие ВЕСТИ

Свердловск — Сухуми

На днях с Кольцовского аэродрома поднялся в небо серебристый лайнер ТУ-104. Он взял курс на юг, в Сухуми.

Открылась еще одна авиалиния, связавшая промышленный центр Урала со столицей солнечной Абхазии.

БДИТЕЛЬНОСТЬ ДИСПЕТЧЕРОВ

Это случилось в ночном небе. Самолет ИЛ-18 выполнял обычный рейс по маршруту Ленинград — Свердловск. Неожиданно в районе Дружинино на горизонте засверкали зигзаги молний.

Обстановка в воздухе резко осложнилась. «Что делать? — размышляли летчики. — Не возвращаться же назад — пассажиры торопят, у каждого свои дела».

«Следуйте в направлении Златоуст—Челябинск, обходите грозу», — этот сигнал передали диспетчеры Н. Ершов и П. Косарев. Теперь они «вели» самолет по безопасной зоне, корректируя действия экипажа. Вскоре турбовинтовой лайнер успешно приземлился в Кольцовском аэропорту.

За мастерское руководство этим сложным полетом в ночном грозовом небе командир Свердловского подразделения гражданской авиации объявил благодарность диспетчерам П. Д. Косареву и Н. С. Ершову.

Ту-114 летит в Африку

170-местный лайнер ТУ-114 начал регулярные полеты в Африку. Этот воздушный гигант поднялся с Шереметьевского аэродрома столицы и взял курс на Аккру.

БУДНИ УЧИЛИЩА

Город Троицк Челябинской области стоит в стороне от больших воздушных магистралей. Но его можно назвать авиационным. Здесь находится одно из крупных учебных заведений Аэрофлота — авиационно-техническое училище.

Известность и популярность училищу создают его питомцы. Специалисты, которые с его дипломами работают на линиях гражданской авиации, можно встретить в аэропортах Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии, Поволжья, Украины, Закавказья и, конечно, Урала.

Организованно начались занятия в новом учебном году. Училище располагает всем необходимым для подготовки квалифицированных кадров. Хорошо оборудованы лаборатории. Есть учебный аэродром, где все процессы технической эксплуатации авиационной техники максимально приближены к производственным условиям.

По следам наших выступлений

ВИНОВНЫЕ НАКАЗАНЫ

1 сентября 1965 года в газете «Авиатор Урала» опубликован критический материал, озаглавленный «Как небо от земли». Главный инженер Челябинских ЛЭРМ

тов. Васильев сообщил редакции:

По критическому материалу «Как небо от земли», опубликованному в газете «Авиатор Урала», приняты меры. Авиатехники тт. Ковалев и Левченко наказаны в

административном порядке за нарушение технологии выполнения работ на самолете и неподготовленность рабочего места.

Как проходят отчеты и выборы

(Окончание. Начало на 1 стр.)

ца, надо заниматься организаторской работой. А этой работы как раз и не хватает порой. В отделе перевозок аэропорта Домодедово на отчетно-выборное собрание без уважительных причин не пришли 14 коммунистов. Началось оно позже намеченного времени и присутствовало на нем лишь немногим более половины состава партийной организации. Выдвижение и обсуждение кандидатур в руководящий партийный орган проходило неорганизованно. Сюда избран коммунист, имеющий партийное взыскание.

Стопроцентной явки коммунистов на собрания не обеспечивают многие партийные организации. И ссылаются в основном на занятость людей. Но разве нельзя их подменить?

Дают себя знать и другие недостатки. На многих отчетно-выборных собраниях в прениях выступают в основном коммунисты-руководители. Это, конечно, хорошо, что командиры подразделений активно участвуют в обсуждении отчетных докладов. Но нужно обеспечить высокую активность всех без исключения членов и кандидатов в партию, независимо от того, кто какую должность занимает. Иначе партийное собрание не достигнет своей цели — быть школой воспитания коммунистов.

Озабоченность вызывает также то, что решения по отчетным докладам нередко принимаются расплывчатые, неконкретные, или проще сказать, никого ничему не обязывающие.

Плоды неразворотливости

Погода в этот день не баловала пассажиров. Вот почему вылет рейса № 174 по маршруту Свердловск—Пермь—Москва задерживался. 40 с лишним человек тесно прислушивались к голосу диктора информатора.

Но вот долгожданное «добро» на вылет дано. В 7 час. 10 мин. посадка, а в 7 час. 15 мин. к самолету подошли две машины с грузом и началась загрузка. Около 40 минут пассажиры терпеливо наблюдали за работой грузчиков и недоумевали: почему загрузка производится именно сейчас, а не раньше, до посадки пассажиров.

Между тем, все объяснялось просто. Указания о загрузке дал начальник смены тов. Бгашев. «Раз рейс задерживается, то какая разница — вылетит самолет в 7 час. 20 мин. или на 40 минут позже, — рассудил он. — Спишем задержку на метеословия». Что касается пассажиров, то о них просто-напросто забыли. Раз сидят в самолете, значит улетят.

Эти недостатки в значительной мере объясняются тем, что руководящие коммунисты управления, работники политотдела мало бывают на отчетно-выборных собраниях, особенно в партийных группах. А ведь вряд ли надо доказывать, что партийные группы требуют к себе такого же внимания, как и первичные партийные организации. И, по-видимому, только ослаблением этого внимания можно объяснить тот факт, что в Московском транспортном управлении, несмотря на неоднократные напоминания, до настоящего времени отчеты и выборы не проведены в большинстве партийных групп, экипажей, летных подразделений и что печальный орган политотдела многотиражная газета «Воздушный рейс» тоже обходит их молчанием.

Политуправление обязало политотдел улучшить руководство отчетно-выборной кампанией, привлечь к этой работе многотиражную газету, коммунистов управления и в тесном контакте с местными партийными организациями повысить идейный и организационный уровень собраний.

А. СТРИЖАК,
инструктор политуправления
по печати.



Разрешите побеспокоить

жизнания пассажиров, борьба за выполнение плана, участкового километража и т. д. Следует добавить, что этот случай вопиющей неразворотливости произошел в дни, когда в управлении проходит смотр культуры обслуживания пассажиров. Будем надеяться, что партком даст ему подобающую оценку.

А. МИХАИЛОВ.

НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК

Мы получили письмо командира летного коллектива Тюменского подразделения В. А. Баженова, в котором он сообщает следующее: «За выполнение производственного плана в июне командному составу нашего летного коллектива были начислены премиальные в размере 40 процентов. Замечаний по работе экипажей не было ни со стороны командира летного коллектива, ни со стороны командира подразделения.

Ранним утром 21 августа на окраине поселка Правдинск Тюменской области можно было наблюдать такую картину: на высоте 30—50 метров в направлении крохотной выгнутой горбушкой площадки шел вертолет МИ-1. Погасив скорость, он лихо направился на посадку. Однако едва машина коснулась колесами земли, ее опрокинуло на левый борт. Несколько ударов о грунт и все смолкло. Из помятой кабины вертолета вышел Е. В. Аркалов, летчик IV класса Тюменского объединенного подразделения. Трудно сказать, какие мысли пришли ему на ум, скорее всего — есть ли возможность представить поломку в более мягком свете?

Это предположение не является

беспочвенным. Дело в том, что все предшествующее описанному случаю говорит не в пользу Аркалова. Кривая поступков настолько очевидно подтверждает неизбежность случившегося, что диву даешься, как командиры подразделения, в частности тт. Тарелкин и Южаков, отважились направить его на работу в отрыве от базы.

Чего стоили такие нарушения для Аркалова, как вылет 21 августа без прогноза погоды и штурманской подготовки, в сравнении со случаем, произошедшим неделей раньше? 16 августа, выполняя полет, он имел на борту 3 пассажира, что категорически запрещено. При производстве этого же полета Аркалов встретил по трассе массовую грозу. Не приняв в расчет количество горючего, он решил обойти грозовую фронт. Горючего не хватило, пришлось произвести посадку у села Батово.

Страстное желание любой ценой заставить вертолет лететь побудило Аркалова на неслыханный в авиации шаг: заправить вертолет... автобензином.

Взлететь на этот раз Аркалову, разумеется, не удалось. Не лучше pilota оказался и его сподвижник — авиатехник Тюменских ЛЭРМ С. А. Логинов. Он знал о заправке вертолета автобензином и попытке взлететь на непригодном горючем. По существу Логинов открыл неблагоприятные действия pilota.

Не следует забывать, что в

НАШ КОНКУРС

Завывают ветры люто,
Самолетам нет пути,
А без крыльев до

Сургута —
Не доехать, не дойти.
Только летом путь
«Ракетам»
Открывает Обь-река.
Их начало — у причала
Нефтяного городка.

Безопасность полетов — задача № 1

мае 1965 года Аркалов уже раз снимался на 6 месяцев с летной работы. Урок этот, как видно, в прок не пошел ни нарушителю, ни его командирам и наставникам.

Таким образом, посадка на непригодную площадку возле поселка Правдинск с попутным ветром до 7 метров в секунду подготовлена всем ходом событий, предшествовавших полету.

Несколько слов о расследовании происшествия с вертолетом, пилотируемым Аркаловым. Первоначальное расследование обстоятельств поломки было произведено поверхностно. Об этом свидетельствует хотя бы то, что председатель комиссии — командир вертолетного подразделения тов. Южаков — личного участия в изучении причин поломки не принимал.

Факты говорят о том, что в Тюменском объединенном подразделении дело с летной подготовкой и воспитанием кадров вертолетчиков обстоит явно неблагоприятно. На оперативные точки, вопреки установленной традиции отбора лучших, направляются pilots, неоднократно допускавшие серьезные нарушения наставлений и приказов. Вряд ли кто возьмется утверждать, что такая практика подбора и расстановки летных кадров повысит уровень безопасности полетов.

В. СИБИРЕВ.

Командир за все в ответе

Однако командир Тюменского объединенного подразделения при подписании ведомости удержал с нас по 20 процентов за «производственные упущения». Работу летного коллектива он ни разу не проверял и поэтому, что это за «упущения» — остается для нас загадкой.

В последующем месяце, июле, также за успешное выполнение плана были начислены премиальные в размере 40 процентов. Заместитель командира летного коллектива В. Я. Саликов был лишен премиальных за поломку воздушного винта. А с меня, как с командира, за этот случай удержали 25 процентов премиальных.

За те же «производственные упущения» по 20 процентов премиальных были удержаны с командиров звеньев А. Г. Коровина, Ю. М. Моисеева и штурмана М. Д. Капитан.

Мне хочется выяснить следующее. В июле мне были начислены премиальные за полмесяца — я ушел в отпуск. «ЧП» произошло без меня. Прав ли командир, удержав с меня пре-

миальные за поломку винта в мое отсутствие? Имеет ли он право издавать такие приказы?..»

На письмо В. А. Баженова отвечает инженер по охране труда и технике безопасности УрУ ГА Л. Н. ЗИМИН.

Согласно существующему положению командиру подразделения по согласованию с профсоюзной организацией дается право за недостатки в работе лишать подчиненных премиальных полностью или частично.

Лишение премиальных должно оформляться приказом командира с указанием конкретной причины снижения премии.

Любой командир целиком несет ответственность за деятельность своего подразделения и работу своих подчиненных, независимо от того, где он находится в данное время — на оперативной точке, в отпуске, на курорте. Любое нарушение не возникает сразу, поэтому командир обязан так строить работу, чтобы этих нарушений не было.



Еще недавно этот город знали лишь северяне. А сегодня о Нефтеюганске слагают песни.

Частые гости в городе нефтяников пилоты Уральского управления. Не случайно вездесущие МИ-1 и МИ-4 называют здесь «воздушными трамваями».

Снимок, который мы предлагаем вниманию читателей, сделан с вертолетной площадки. На нем хорошо видно, как неукротимо наступает город на вековую тайгу.

Наш адрес и телефон

Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 17849. Заказ № 5070.

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