

ВЫСОКАЯ ДИСЦИПЛИНА — ЗАЛОГ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

Анализ летных происшествий в Пермском подразделении показал, что большинство из них явились следствием низкого уровня дисциплины среди некоторой части личного состава. Значительной является доля нарушений наставлений по летной службе и технической эксплуатации. Особенно тревожит тот факт, что более чем одна треть нарушений допущена коммунистами и комсомольцами.

Чем, как не снижением требовательности к подчиненным, можно объяснить такой факт, когда командир самолета ЛИ-2 В. П. Симонов, имея на бортуверяющего штурмана летного коллектива В. А. Потапова, не удосуживается прочесть контрольную карту обязательных проверок. Это привело к грубому нарушению оргметодических указаний. У Симонова в результате изъят из пилотского свидетельства талон нарушений № 1. Наказаны также второй пилот И. Г. Ширинкин и другие члены экипажа.

Мы не случайно привели этот казус с командиром самолета ЛИ-2 тов. Симоновым. Не более года назад тов. Симонова обсуждали на разборе перед лицом всего летного подразделения за недостойное поведение во время нахождения в Салехарде. Все обсуждение свелось к тому, что его слегка пожурили, кое-кто попытался свести происшествие к шутке. И вот Симонов допускает новое нарушение, на этот раз, тесно связанное со служебными обязанностями.

Коммунисты подразделения на своем собрании в конце сентября высказались за необходимость укрепления дисциплины, повышение требовательности в неукоснительном выполнении наставлений по летной службе и технической эксплуатации.

В постановлении партийного собрания записано: «прекратить порочную практику, когда нару-

шители дисциплины остаются безнаказанными». Что ж, такой пункт давно просился в решения партийных собраний в Пермском подразделении. Однако главное впереди — суметь провести этот пункт наряду с другими мероприятиями в жизнь в интересах безаварийной работы коллектива пермских авиаработников.

С. ВЛАДИМИРОВ.

29 СЕНТЯБРЯ в кабинете политпросвещения Кольцовского аэропорта собрались делегаты V отчетно-выборной комсомольской конференции первого Свердловского подразделения.

С отчетным докладом выступила секретарь комитета ВЛКСМ Р. Болотова. Его горячо, по-деловому обсудили многие делегаты конференции. В прениях выступили комсомольцы А. Амханицкий, В. Небольсин и другие авиаработники.

Избран новый состав комитета ВЛКСМ. Секретарем его стал Владимир Синегубов. В работе конференции принял участие секретарь горкома ВЛКСМ Ю. Шкробнев.

Гордость комсомольской организации — славные разведчики будущего. Из 445 комсомольцев это почетное звание присвоено 280 авиаработникам, борются за это право 140 человек.

Наиболее активно проявили себя в общественной жизни авиаработники Виктор Фирсов, Анатолий Тянутов, Владимир Любин, Валентина Шашкина и многие другие. На конференции отмечалась хорошая работа молодежи летного подразделения, отдела перевозок, службы движения и синоптиков.

За отчетный период комсомольцы летного подразделения провели 28 рейдов «Комсо-

мольского прожектора», 12 вечеров отдыха, отработали на субботниках по озеленению авиагородка 1200 часов, сдали 24 тонны металлолома.

Много внимания было уделено и спортивно-массовой работе. За отчетный период проведены две спартакиады по летним и

зимним видам спорта. Команда кольцовских спортсменов на спартакиаде Уральского управления заняла первое место по легкой атлетике, а команда волейболисток стала в нынешнем году чемпионом Аэрофлота.

Большую работу ведут тренеры-общественники Николай Кульмяков, Виктор Аксенов, Владимир Коробейников, Анатолий Тюрин, Петр Куцевалов.

Вместе с тем, на конференции было отмечено, что комитет ВЛКСМ недостаточно руководил работой комсомольских организаций служб. Как итог — плохая работа их в службах ЛЭРМ, БАО, санитарной ча-



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРМОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 77 (1479).

СРЕДА, 6 ОКТЯБРЯ 1965 г.

Год издания XXIII

ИДУТ ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ

В этих коллективах не занимались вопросом соревнования за коммунистический труд, не разбирали нарушителей дисциплины.

Кроме того, за отчетный пе-

мы не увидели секретарей парторганизаций служб, кроме секретаря парткома В. М. Лебединского и секретаря парторганизации отдела перевозок Ю. П. Семенова.

Не осчастливили делегатов своим присутствием и начальники служб. Правда, заглянул к комсомольцам главный инженер ЛЭРМ тов. Солдовков. Для него конференция, видимо, оказалась малоинтересной и он решил удалиться.

Не увидели мы на конференции и представителей командно-руководящего состава летного подразделения и аэропорта, в том числе и П. П. Збыковского.

Вывод напрашивается сам собой: слабо контролирует партийная организация работу комсомольцев.

Нужно видеть в комсомоле действительно боевого помощника во всех вопросах производственной и общественной жизни, уделять молодежи больше внимания, наставлять и оказывать повседневную помощь. Только тогда мы сможем достичь желаемых результатов, поднять активность комсомольцев.

Н. ПЕТРОВ,
помощник начальника политотдела УрУ ГА по комсомольской работе.

ОСНОВНОЙ ОРИЕНТИР — АКТИВНОСТЬ

Команда кольцовских спортсменов на спартакиаде Уральского управления заняла первое место по легкой атлетике, а команда волейболисток стала в нынешнем году чемпионом Аэрофлота.

Большую работу ведут тренеры-общественники Николай Кульмяков, Виктор Аксенов, Владимир Коробейников, Анатолий Тюрин, Петр Куцевалов.

Вместе с тем, на конференции было отмечено, что комитет ВЛКСМ недостаточно руководил работой комсомольских организаций служб. Как итог — плохая работа их в службах ЛЭРМ, БАО, санитарной ча-

риод комитет ВЛКСМ мало внимания уделял росту комсомольских рядов. Было принято всего 17 авиаработников. Забыли комсомольцы и путь к подшефной школе № 92, не велась работа с подростками.

Недостаточно работал комитет ВЛКСМ и по вовлечению молодежи в клубную художественную самодеятельность, в политико-массовые и спортивные мероприятия. Слабо осуществлялось им руководство «Комсомольским прожектором» и штабом «За отличное обслуживание пассажиров».

Несколько слов о самой организации конференции. На ней

КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР...

Фоторепортаж



Отлично ремонтируют технику Александр Голубев и Павел Киселев.

ТРУДНОЕ и ответственное дело — быть водителем автомобиля. По размытым осенним дорогам, в жару и мороз, днем и ночью, привозят шоферы различные грузы для нужд народного хозяйства.

Я работаю тоже шофером. Наш коллектив — автобаза первого Свердловского подразделения. Здесь трудится более 300 специалистов. После успешного завершения полугодичного плана автобазовцы неплохо работали и в III квартале. И как награда за труд — переходящее Красное знамя подразделения.

Особых успехов достиг коллектив коммунистического труда колонны № 2, который обслуживает взлетно-посадочную полосу, стоянки самолетов и рудежные дорожки.

Этот коллектив у нас передовой. Его воз-

главляет коммунист Петр Иванович Алексеев. Сейчас в коллективе горячая пора — различные машины, механизмы и агрегаты готовятся к осенне-зимней навигации. Здесь водитель — не узкий специалист, а «универсал», как говорят у нас. Он обслуживает различные машины и механизмы.

Хорошо трудятся

бригады шоферов под Ердякова. Грамотно обслуживают технику водителем Андрей Болотов, Николаевича Киселева и Василия Трофимовича Иван Богдашов, Петр



Автомобили готовы к зимней навигации.



Щетки пришли в негодность. Неисправность быстро устраняют специалисты автобазы Иван Бабушкин, Михаил Сигаев, Андрей Болотов.

Костырев, Владимир Шевченко, Николай Шмелев, Валентин Шабуров и другие шоферы.

В нашем коллективе знают имена многих хороших трактористов, работающих под руководством Александра Дмитриевича Лушниковва. Среди них лучшие специалисты: Михаил Коршунов, Капитон Фомин, Александр Голубев и другие товарищи.

Страна наша готовится к славному празднику — к 48-й годовщине Октября. Добрые трудовые подарки ей готовят и наши автобазовцы.

Ю. ГОРЕВ,
шофер автобазы.
Снимки автора.

ЭЛЕКТРОЛЕТ

Странного вида модель вертолета то поднимается на высоту до 15 метров, то опускается, то неподвижно висит в воздухе. Ее почти двухметровый несущий винт вращается электродвигателем постоянного тока. Но проводов для подачи электроэнергии нет.

Энергия подается электровертолету без проводов. Под ним на земле лежит похожий на блюдце параболический рефлектор. На него направлен пучок микроволн, созданный специальным генератором. Радиоволны отражаются и параллельным пучком направляются вверх, где попадают на приемную решетчатую антенну вертолета. Размер ее 0,8 квадратного метра. Легкая, прозрачная антенна составлена из нескольких тысяч полупроводниковых диодов. Они преобразуют полупроводниковую энергию в постоянный ток и отдают его двигателю. Таким образом удается передать 60—80 процентов энергии, выработанной генератором.

Скоро лаборатория, где был создан электролет, получит новый генератор микроволн — амплитрон — в сто раз более мощный, чем применяющийся сейчас. Американские ученые считают, что благодаря ему та же модель вертолета сможет подниматься на высоту 15 000 метров.

Конечно, такой вертолет непригоден в качестве транспортного средства, но вполне может работать как подъемник. Специалисты предвидят применение «парящих платформ» в телевидении, военном деле, в качестве аэромаяков и других средств аэронавигации. Разрабатываются системы, которые должны автоматически держать приемную антенну, а значит и всю машину в луче микроволн на заданной высоте.

«ЗНАНИЕ—СИЛА».

ОЧЕРК

обучила десятки летчиков. Многие из них сейчас парят где-то. Окрепли их крылья, разлетелись орлы из гнезда. Это была вторая высота...

А ВОТ 1961 год стал для Нины особенным, можно сказать, триумфальным. Именно тогда ее приняли в члены КПСС, а чуть позже всему ее крылатому экипажу присвоили звание коммунистического. Коммунист... Высокое доверие товарищей заставило по-новому посмотреть вокруг. Нужно работать лучше, увереннее, смелее. И вскоре сама жизнь учинила генеральную проверку этим ее качествам. Помог случай. Нашим спортсменам предстояло выступать на соревнованиях Уральской зоны по

дважды медалисткой. Так была взята третья высота! Нет, дело здесь не в слепой удаче. Многолетний, упорный труд, отличная физическая закалка, воля к победе — вот они, компоненты, составные части успеха! — Без спорта, постоянной физической тренировки нет хорошего летчика, — говорит Нина Александровна. И хотя у нее семья и, как любую женщину, одолевают многочисленные домашние заботы, спортивные увлечения не отодвигаются на задний план. Она имеет второй разряд по лыжам и стрельбе, третий — по парашютному спорту. Высшую квалификацию мастера заслужила на спортивном самолете ЯК-18. Нынешним летом на спартакиаде Уральского управления гражданской авиации завоевала первенство по метанию диска, а по ядру вышла на второе место. И снова — богатый «урожай» призов и грамот...

Около 3000 часов «прожила» в небе отважная женщина-пилот. Летала и на планерах, и на самолетах. А теперь вот со спортивного пересела на пассажирский ЯК-12. Перевозка пассажиров, почты, санитарные полеты — каких только заданий ей не приходится выполнять.

НЕБО живет в сердце этой женщины, — безмерное, весеннее, чистое. И не только на аэродроме. Дома — тоже. На этажерке — любимые книги: «Балтийское небо» Н. Чуковского, «Летчики» Г. Семенихина. По вечерам, в свободные минуты, она снова и снова встречается с героями этих книг, такими же крылатыми людьми, как сама...

«Завтра нас позовет Небосвод зоревой, голубой...» — поется в одной из песен, сложенной летчиками аэропорта. Завтра он снова позовет и Нину Васильеву. Три трудных высоты она уже достигла на нелегком пути. А сколько их, таких крутых, впереди? С уверенностью можно сказать — они окажутся ей по плечу. Ведь у нее, коммунистки, смелое сердце и крепкие крылья человека, влюбленного в небо.

Е. ЛИПОВИЧ.

мы все-таки успели», — радостно подумала Васильева. Обратный рейс был нелегче. В небе вокруг погромыхивало, но надо было торопиться — времени на полет затрачено больше, чем положено. Родной город тоже встретил сюрпризом: под крылом ключьями ваты повис туман. Пилотирование самолета усложнилось. Однако, как прежде, с ЯКА в эфир неслись сигналы, полные оптимизма и уверенности:

— Борт 56538 на подходе. Разрешите посадку...

Спустя несколько минут самолет мягко коснулся колесами травяного ковра аэродрома.

И на этот раз экзамен на мастерство пилот Уктусско-

ТРЕТЬЯ ВЫСОТА

го аэропорта Нина Александровна Васильева выдержала с честью! А таких трудных рейсов немало на ее счету.

ПУТЬ в небо продолжается. Но где же его исток, начало?.. На крыльях мечты еще со школьной скамьи стремилась она к пятому океану. В 24 года Нина закончила Центральную летно-техническую школу, стала летчиком-инструктором. Достигла, как говорит сама, своей первой высоты.

В Свердловском аэроклубе ее знали все ребята. Бесполойный комсорг, с шапкой льняных волос и глазами, полными бодрости и огня, она умела расшевелить любого, даже самого инертного человека. Кому не хотелось подражать этой отважной девушке, померяться с ней ловкостью, выдержкой, смелостью!

С земли посмотришь — красиво: кувыркаются самолеты в поднебесье. На каждом крыле — по солнышку. Фигуры высшего пилотажа: пике, бочка, переворот, петля...

В 1958 году на авиационном празднике за мастерство пилотирования Нину наградили именными часами. Этому искусству за годы работы в аэроклубе она

самолетному спорту. В Пермский аэроклуб, где должны были проходить эти соревнования, съехались летчики из Свердловска, Челябинска, Магнитогорска, Орска и Кургана. Свердловск направил сюда четырех пилотов. Но накануне отъезда один из них неожиданно заболел. Что делать? И командование решило послать Васильеву.

— Не робей, Нина! — напутствовал ее начальник аэроклуба Григорий Корнеевич Циома. — Верим в тебя — не подведешь. — И с улыбкой добавил: — Чем черт не шутит, авось и на всеохватные попадешь...

И черт, как видно, не шутил. На соревнованиях предстояло выполнить три сложных упражнения: десять фигур высшего пилотажа за полторы минуты над строго ограниченной площадью аэродрома, полеты по кругу — на точность взлета и посадки и 160-километровый полет по маршруту. Максимальное количество очков — 500. Нина набрала 450, завоевав почетный титул мастера спорта СССР и право участвовать на Всесоюзных соревнованиях. Они состоялись месяц спустя в Калининске. С них Васильева вернулась дважды чемпионкой и

В плену бесхозяйственности

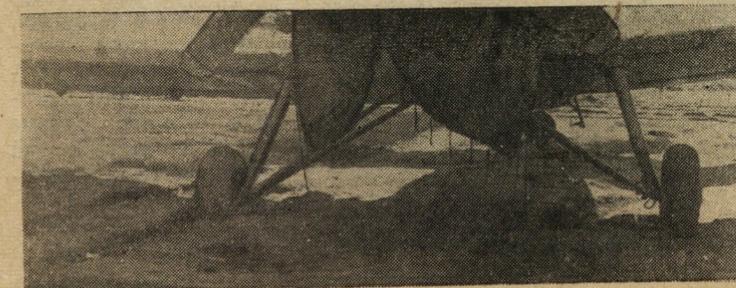
С САМОЙ весны летный и технический состав нашего подразделения неоднократно заявлял на летных разборах и партийных собраниях о плохом состоянии стоянок самолетов АН-2.

Так, на партийном собрании летного подразделения от 25 июля 1965 года было высказано немало нареканий в адрес аэродромной службы.

Командир вместе с начальником БАТО заверили, что выйдет экскаватор из ремонта и стоянки будут сделаны.

После того, как вышел экскаватор из ремонта, аэродромная служба заверила, что они где-то договорились достать щебенки и

тогда будет все в порядке. Но время шло, дожди лили и стоянки превратились в ямы. При подрывании самолет затаскивается в промоины как в болото. А. ШТАНЬ, секретарь партбюро летного подразделения. На снимке: самолет на размытой стоянке в Пермском аэропорту.



КТО бывал в Пермском аэропорту в переходные времена года, когда мокрый снег перемежается с морозящим дождем, знает, что летное поле напоминает в такие дни жидкое месиво. В обычной обуви к самолетам на стоянке не подступиться, а у перрона, куда то и дело подрывают самолеты АН-2 и ЛИ-2, грязь по колено. Как-то в одном из сентябрьских номеров областной газеты «Звезда» появилась критическая заметка по этому поводу. Надо сказать, что командование Пермского подразделения быстро отреагировало на сигнал печати. Но как?

Решено было соорудить на перроне асфальтированную площадку. Обратились в строительную организацию, объяснили, что де-

ПАМЯТНИК ИЗ АСФАЛЬТА

родроме в течение нескольких дней грунт оставался сухим. Но как только погода ухудшилась, грунт стал размокать, асфальтовая площадка превратилась в необитаемый островок: въехать на ее крошки, заделанные под прямым углом, самолетам совершенно невозможно. Подход самолетов к площадке не засыпан, плавного спуска и

подъема на площадке не было предусмотрено. Когда руководители подразделения обратились к строителям с претензией, то получили такой ответ: мы делали так, как нам подсказывал В. В. Бояринов, старший инженер аэродромной службы. Таким образом, асфальтовая площадка превратилась в печальный памятник бесхозяйственности и вместо того, чтобы повысить культуру обслуживания пассажиров, мешает загрузке самолетов к зданию аэровокзала. В. СИБИРЕВ, член поста партгосконтроля Уральского управления ГА.



Свердловск-20, аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 15789 Заказ № 5172

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