

БОЛЬШИХ производственных успехов добился коллектив второго Свердловского подразделения. По многим показателям выполнен план, значительно повысилось мастерство авиаторов. И немалая заслуга в этом партийной организации.

Однако в воспитательной работе было немало недостатков. Об этом говорили на недавнем отчетно-выборном партийном собрании коммунисты летного подразделения.

Выступившие отметили, что в отчетном докладе бывшего секретаря партбюро тов. Гондусова очень мало сказано о положительном опыте работы летчиков, зато значительное место уделено недостаткам.

— Нужно признать, — сказал коммунист тов. Плотников, — что партбюро редко давало поручения молодым коммунистам, недостаточно вело с ними воспитательную работу. То же самое отметили коммунисты тт. Ерж и Слышкин.

О том, что партбюро мало занималось ростом членов КПСС, слабо работало с группаторгами и агитаторами справедливо отмечал в своем выступлении коммунист тов. Рошин.

— Партийное бюро разбирает коммунистов лишь тогда, когда подсказет командир, — заключает он. — Слабо ведется воспитательная работа



Годовой — досрочно!

Авиаторы летного коллектива самолетов ЯК-12 второго Свердловского подразделения брали повышенные обязательства к 1 ноября завершить годовой план без летных происшествий. Свое слово летчики сдержали. Плановое годовое задание выполнено к 18 октября.

Особенно хорошо потрудились пилоты самолетов ЯК-12 В. С. Батенев, С. С. Языков, Ю. Н. Архипов и другие летчики.

Л. ПЕЧЕРКИН, командир летного коллектива самолетов ЯК-12 второго Свердловского подразделения.

ИДУТ ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ

в экипажах, стенные газеты выпускаются от случая к случаю.

Коммунист тов. Стешин сказал, что к отчетному периоду подразделение пришло с далеко нежелательными результатами качества летной работы. Допущены два летных нарушения вертолетчиками тт. Кутковым и Лобановым.

Продолжая мысль тов. Слышкина, замполит тов.

Савичев говорили о том, что некоторые командиры слабо знают запросы своих подчиненных, не интересуются их учебной и бытовыми.

— В отчетном докладе, — сказал коммунист т. ПЕЧЕРКИН, — мало сказано о положительном опыте лучших летчиков. Почему-то бюро считало необходимым вызывать только нарушителей, если нужно, наказать. Думается, что впредь следует приглашать на бюро пилотов для обмена опытом работы. Тов. Печеркин призывает партийную организацию наладить в подразделении спортивно-массовую работу.

Собрание коммунистов было горячим, деловым, открытым. Нужно надеяться, что критика, высказанная в адрес старого состава бюро, воспримется как должное новым ядром партийного руководства во главе с вновь избранным секретарем тов. Луниным.

Эта задача по плечу коммунистам-летчикам второго Свердловского подразделения.

Л. ЕФИМОВ.

ОБСУЖДАЕТСЯ РАБОТА ПАРТБЮРО

Цветухин подчеркнул следующее.

— Производственный план у нас выполняется хорошо, а вот обеспечить высокую безопасность полетов мы пока не смогли. Имеется немало предпосылок и летных нарушений. Многие коммунисты имеют взыскания, причем это в основном командный состав. Нужно поднять роль воспитательной работы. Мы обязаны встретить новый осенне-зимний сезон без предпосылок и летных нарушений.

Коммунисты тт. Яковлев и

ЖИЗНЬ прожить — не полететь. Жизненный путь во многом зависит от того, насколько правильно человек соразмерил свои силы и способности с поставленной целью, иными словами, как определил свое место в обществе, какую избрал себе точку опоры.

У Анатолия Оборина такой точкой, на которую опираются все его помыслы о будущем, с давних пор стало настойчивое стремление к летной работе.

Откуда взялось это стремление? Было бы понятно, если бы Анатолий загорелся мечтой стать штурманом дальнего плавания или капитаном. Как это романтично стоять на высоком мостике в белоснежном кителе с золотыми шевронами и командовать: «Полный вперед».

Но нет. Небо взяло верх. И хоть скромный аэропорт не мог ни в какой мере соперничать с величественными сооружениями речного порта, с его бесконечными причалами, кранами и дебаркадерами, парня, решающего «делать жизнь с кого», все чаще можно было встретить около самолетных стоянок.

Сначала хотелось просто понять, осмыслить, почувствовать, почему все-таки эти нехитрые на вид и такие земные машины летают? Анатолий, конечно, к этому времени хорошо знал о том, что подъемная сила крыла образуется за

специальные знания, советуясь по наиболее сложным вопросам с опытными рабочими и инженерами. А по вечерам он внимательно следил за кусочком мела в руках преподавателя аэроклуба, чертившего на школьной до-

чку командирский штурвал на самолете ЛИ-2.

Прошло три года. Полеты. Тренировки. Учеба в институте. Кажется свободного времени для того, чтобы почитать новинки авиационной литературы, совсем нет. Пересмот-

ТОЧКА ОПОРЫ

счет разности скоростей в потоках воздуха, обтекающего крыло сверху и снизу, и прочие премудрости аэродинамики. И все же хотелось поглубже разобраться в удивительной способности самолета летать.

Анатолий, таким образом, вскоре оказался учащимся авиационного техникума. Учился с желанием. Практическим занятиям отдавался с жаром. Уже к окончанию техникума Анатолий знал теорию и эксплуатацию авиационных двигателей не хуже специалиста, проработавшего на обслуживании техники не один год.

Работать после получения диплома молодому парню довелось на предприятии мастером. Работая мастером, он продолжал совершенствовать свои

очередную схему по самолетовождению. Наконец, первый вылет! Так Анатолий Оборин сделал решительный шаг к мечте.

ПРОШЛО одиннадцать лет с того дня, как Анатолий переступил порог летного училища гражданской авиации. Теперь он уже зрелый пилот, однако, сам считает, что это только начало настоящего жизненного пути. Освоив технику пилотирования легкомоторных самолетов, Анатолий упорно занимался не только совершенствованием специальных знаний, как летчик, но и поступил на заочное отделение вуза. В 1962 году после очередного переучивания командование Пермского объединенного подразделения доверило молодому лет-

рит Анатолий свой бюджет времени и снова выкроит час-другой для необходимых занятий. А как же иначе? Ведь он готовится к сдаче зачетов на второй класс летчика. Занимался не зря. Члены квалификационной комиссии, принимавшей зачеты у Анатолия, без возражений согласились присвоить пилоту 2-й класс. К этому времени в зачетной книжке Оборина — студента — появилась запись о переводе на V курс института.

Конечно, в коротком очерке послужной список, биография Анатолия, возможно, выглядят как какое-то победное восхождение к вершинам. На деле же, разумеется, все эти годы — каждая ступенька к мастерству сопряжена с повседнев-



Очерк

ным трудом, с преодолением привычных представлений о молодых годах, развлечениях и т. п. Просто, правильную точку опоры выбрал в свое время Анатолий и не жалеет сил ради достижения поставленной цели. И не удивляйтесь, если однажды перед вылетом в рейс молоденькая девушка в форме бортпроводницы, представляя экипаж комфортабельного гиганта, скажет: «командир — Анатолий Оборин». Такое не за горами. Недавно Анатолий успешно закончил ШВЛП по курсу командира корабля ИЛ-18.

В. СИБИРЕВ. На снимке: летчик второго класса Анатолий Оборин.



ФОТОРЕПОРТАЖ

ТУ-134 ШТУРМУЕТ НЕБО

ТУ-134 обещает стать самым популярным в СССР пассажирским самолетом.

После того как закончатся испытания этого лайнера, он, безусловно, вытеснит с магистральных трасс своего знаменитого предшественника ТУ-124.

ТУ-134, рассчитанный на 64—72 пассажира, способен доставить их на расстояние в полтора раза большее, чем ТУ-124. Мощные двигатели сообщают самолету крейсерскую скорость до 920 километров в час.

В пассажирском салоне почти не слышен шум двигателей. Искусственный климат и спокойное освещение создают обстановку комфорта.

На снимке: самолет ТУ-134.

Авиатор
Урала

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ

ЛИСТОК
ПАРТИНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

ЭТОГО ТРЕБУЕТ ЖИЗНЬ

Что «летуны» приносят ущерб лютому предприятию — всем ясно. Но все ли мы делаем, чтобы они стали полноправными рабочими? Думаем, нет.

Хотелось бы привести такой пример. Около полугода назад к нам на ремонтный участок пришел работать слесарем молодой рабочий И. Малаев.

Не проработав и шести месяцев, парень твердо решил уволиться. В чем же дело? Причин, оказывается, много. Согласно неписаному закону мы принимаем на работу с снижением на одну единицу в тарификационном разряде. Если учесть, что заработная плата «сквозных» профессий в Челябинском аэропорту несколько ниже, чем на предприятиях нашего города, да при поступлении на работу у товарища снизили разряд, нетрудно представить его настроение.

Но вот он проработал 3—4 месяца, немного освоился с работой и, естественно, требует, чтобы его направили на МКК. Так случилось и с И. Малаевым. Хотя он и не совсем освоил теоретический материал, его решили допустить на МКК, чтобы он мог повысить разряд. В результате — провал на опросе.

Сомневаться в таком исходе не приходилось, потому что командование подразделения при создании МКК решило объять необъятное. Судите сами.

В составе комиссии 10 человек. Преимущественно это начальники служб, которые (да не обидятся они на автора этой статьи) или вообще не имеют никакого представления о ремонте авиационной техники или, в лучшем случае, лет 15 назад трудились на предприятиях.

Входящие в состав комиссии инженеры некоторых служб, подчас желая вспомнить изучаемые предметы, «подбрасывают» такие вопросы, что бедный «абитуриент» только удивляется — существуют ли вообще такие слова в русском языке?

Кроме того, не менее важным является и то, что при распределении прочих благ работники низовых профессий обеспечиваются всем в последнюю очередь. Так, из-за того, что был вычеркнут из списка на жилье, ушел от нас маляр В. Корнилов. Мы потеряли замечательного работника.

Есть, к сожалению, и другая категория «работяг». Зная, что при поступлении на ремонтный участок его не только научат работать, но и дадут минимум необходимых знаний, некоторые специалисты уходят на другое предприятие. И там, на новом месте, получают ни много ни мало — до шестого разряда!

Хотелось бы отметить и такое. Раньше, когда у нас секретарем МКК был П. Я. Таршин, на заседание приглашался не только специалист, желающий повысить свой разряд, но и его непосредственный начальник. Нечего и говорить, что с одной стороны товарищ убеждался в знаниях своего специалиста, а с другой — морально поддерживал экзаменуемого.

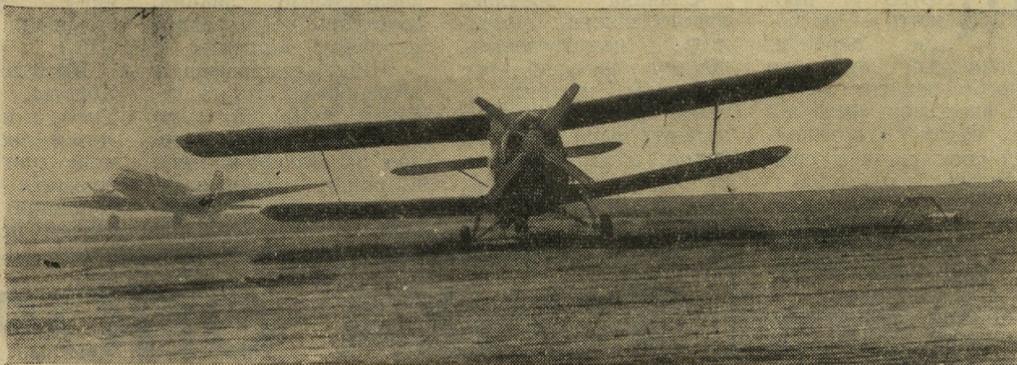
С тех пор как стал секретарем МКК И. А. Сологуб, хорошая, на наш взгляд, практика прекратилась. Больше того,

когда я сам пожелал присутствовать на заседании МКК, когда сдавали зачет три наших работника, тов. Сологуб заявил, что мое присутствие не обязательно.

Такое отношение вряд ли оправдано. Вероятно, председатель МКК И. А. Сологуб просто недопонимает в этом важном деле. Старшим товарищам следует подсказать ему о роли общественности в жизни коллектива подразделения.

На наш взгляд, нужно подумать о создании комиссии МКК при ЛЭРМе для специалистов низовых профессий. В коллективе, где работает более двух десятков инженеров, можно создать такую комиссию. Этого требует сама жизнь.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
заместитель председателя
группы содействия
партгосконтролю.



Весной и осенью, в пору распутицы, на Пермском аэродроме появляется немало выбоин и колдобин. Пилоты, как фокусники, вынуждены рулить между ними, выбирая

ровный грунт. Некоторым это удается, а некоторым...

Впрочем, судите по снимку, на котором запечатлен АН-2, попавший одной ногой в яму.



Если говорить о работе штаба «Комсомольского прожектора» в Свердловском объединенном подразделении, то, в основном, мы занима-

Светить везде...

лись рейдами по рабочим местам и объектам. Всего за год проведено 28 рейдов.

«Прожектористы» проверяли выполнение плана мероприятий по подготовке к весенне-летней и осенне-зимней навигации. Результаты рейдов регулярно освещались в выпусках стенной печати «Сигналах», которые направлялись по службам. Была изготовлена специальная витрина для

материалов «Комсомольского прожектора», но использовалась она не в полную меру — было подготовлено всего четыре номера.

В целом результаты рейдовых проверок оказались положительными. Например, виновные в хищении продуктов в цехе бортирования были строго наказаны. В результате вмешательства «прожектористов» увеличилось число столиков в столовой и т. д.

В. ФИРСОВ.

магазинов появились фрукты, регулярно завозятся картофель и другие овощи.

Однако не все задуманные мероприятия доведены до конца. Прошлой осенью, например, поступило немало жалоб на плохое отопление в жилом секторе. Проверка их показала, что уголь был низкого качества. В то время руководителям БАО предлагалось произвести анализ топлива, обратиться к поставщику с просьбой улучшить качество поставляемого угля. Руководители БАО к этим сигналам не прислушались.

Нынешний отопительный сезон может оказаться таким же, как прошлогодний.

Ф. ТЕНЬСИН,
председатель группы содействия партгосконтролю Свердловского объединенного подразделения.

ПОД СЕНЬЮ ЖЕЛЕЗНОГО РЯДА

Где взять стеклянную банку? — этот вопрос может показаться, на первый взгляд, странным. Особенно неуместным он кажется начальнику Тюменских ЛЭРМ Михаленкову. А между тем, для того, чтобы слить отстой из бензосистемы самолета АН-2, требуются прямо-таки героические усилия. Чистой стеклянной банки на территории аэропорта днем с огнем не найдешь. Зачастую для этих целей авиатехники используют загрязненную посуду. Трудно рассуждать на качественную проверку горючего в таких условиях.

Да разве дело только в стеклянной банке? Нередки случаи, когда готовность самолета дается преждевременно. Был, например, такой факт. Самолет № 65819 три дня подряд объявлялся исправным, экипаж в течение этого времени буквально дежурил на стоянке, однако по причине «тряски двигателя» вылет не состоялся и на четвертый день. После трехдневных размышлений в ЛЭРМ пришли к выводу о необходимости снятия шести цилиндров.

Описанный факт — не редкость в практике Тюменских ЛЭРМ. Почти ежедневно в наряд заявляется по 4—7 самолетов, которые фактически неисправны.

В результате время идет, а самолеты стоят в «железном ряду» в ожидании технического обслуживания. Осень готовит авиаторам свои сюрпризы, уже дали себя почувствовать первые заморозки, а подогреватели еще не отремонтированы.

В. БОРОВСКОЙ,
председатель группы содействия партгосконтролю летного подразделения.

А ГАЗ И НЫНЕ ТАМ...

Бывшее общежитие в Кольцовском гарнизоне решили проинвестировать в ранг «дома молодоженов». Сказано — сделано. Однако об одном обстоятельстве забыли — ни о каких элементарных удобствах не позаботились.

Казалось бы, руководителям БАО (начальник тов. Титов) и ЖКО (начальник тов. Смолина) должно быть ясно, что в дом вселились все-таки люди семейные, что у них есть или будут дети, домашний скраб и т. д.

На тридцать три семьи, проживающих в доме, нет ни одной кладовки или какого-нибудь сарая. Бывает, что 12 колясок стоят в подъезде, все коридоры заромождены велосипедами, мешками с картошкой, домашней утварью. Где уж тут говорить о чистоте в доме!

В прошлом году подвели к «дому молодоженов» газ. Очень обрадовались этому обитатели дома. К сожалению, радость оказалась преждевременной. Хотя осталось лишь оборудовать внутреннюю проводку, но прошел год, а газ и ныне там... в резервуарах.

В. СИБИРЕВ,
член поста содействия партгосконтролю Уральского управления гражданской авиации.

Плох тот солдат, который не мечтает стать генералом, грош цена тому авиатехнику, который не видит себя в роли бортмеханика.

Эту ветхую мудрость хорошо усвоил техник Березовского подразделения В. В. Никифоров. А раз так — в атаку. И хотя предстояло взять штурмом довольно солидный рубеж — МКК управления, brave специалист не унывал. Уязвимые места в его биографии были надежно прикрыты щитом — характеристикой.

Дисциплинирован, вежлив, морально устойчив — с упоением вещала аттестация словами старшего инженера, командира подразделения, секретаря партбюро М. Чайникова. «На месте, конечно, виднее» — решили в Тюменской авиагруппе, и на документ легли еще две подписи: командира ТАГ Лужецкого и замполита Горнинова.

В. Никифоров удовлетворен-

но потирал руки. Завершен курс науки в учебном подразделении. Впереди зачеты на III класс, но... случилось непредвиденное. Без пяти минут бортмеханика подвела характеристика. Не та, которая покоилась в кармане, другая — комсомольская.

Оказывается, В. Никифоров действительно давно уже снижал себе славу. Но эта слава, мягко выражаясь, скандальная. Многие из жителей Березово впервые познакомились с ним, когда он пребывал в пьяном угаре у ресторана. Памятник тому — повестка из милиции.

На отчетно-выборном комсомольском собрании всплыла и еще одна деталь, которая как нельзя лучше характеризует В. Никифорова. Дело в том, что будущий бортмеханик не платил более шести месяцев комсомольские взносы, а к своим обязанностям на производстве относился спустя ру-

кава. Факты красноречивые. Как реагировали на них командиры подразделения, нам уже известно.

Случай, который мы привели, месячной давности и о нем бы можно было не писать в газете, тем более, что В. Никифоров получил на МКК от ворот поворот и вернулся в Тюмень. Беда в том, что он не единичен. Не секрет, что отдельные командиры, подписывая аттестации, механически ставят свои подписи и не удосуживаются по-настоящему разобраться, достоин ли кандидат повышения.

Н. ПЕТРОВ, наш корр.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 15836 Заказ № 5379

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