

Задача по плечу

В период подготовки к осенне-зимней навигации служба связи Березовского подразделения проделала большую работу по подготовке средств к бесперебойной работе. Особенно хорошо потрудились дизелисты-аккумуляторщики Т. П. Карпов, А. Ф. Кожевин, радиотехники В. М. Первов, П. А. Падерни, В. А. Риске, В. Н. Воронин, радиооператоры В. А. Карандашова, А. П. Захарова, Р. Д. Смирнова, И. С. Мартыненко.

Большие неудобства и нервозность в работу коллектива вносит отсутствие стабильной электроэнергии. Электростанция аэропорта по мощности отстала от роста потребителей и нуждается в срочном увеличении мощности.

Готовясь к достойной встрече 50-летия Советской власти, коллектив работников связи Березовского подразделения берет на себя повышенные обязательства.

Впереди большая работа по монтажу оборудования в новых помещениях, по выполнению планов НОТ, обеспечению бесперебойной работы радиосредств.

Коллектив уверен в своих силах и с поставленными задачами, безусловно, справится.

ОНОСОВ,

начальник службы

РиР Березовского подразделения.

ПОЛИТОТДЕЛ Уральского управления гражданской авиации и редакция газеты «Авиатор Урала» 19-20 декабря проводят семинар рабкоров и редакторов стеновых газет. Этот семинар будет не только учебной, но и явится своеобразным форумом большого круга актива газеты «Авиатор Урала».

Старый год подходит к своему финишу. Подводя итог пройденному, мы с удовлетворением отмечаем, что у газеты значительно вырос рабкоровский актив. За прошедший период этого года на страницах «Авиатора Урала» выступило свыше 200 человек — летчиков, авиатехников, партийных, комсо-



мольских, профсоюзных работников. Многие из них стали по-истине боевыми помощниками газеты в пропаганде решений XXIII съезда партии, в экономическом воспитании масс, в борьбе за безопасность и регулярность полетов.

Многим знакома фамилия **Юрия Малькова**. Это его зарисовки, репортажи, корреспонденции о буднях тюменских авиаторов печатаются почти в каждом номере. В газету он начал писать в прошлом году. Сначала присылал короткие информации, затем зарисовки о лучших людях. Увлеченный газетным делом, стал глубже вникать в жизнь коллектива своего подразделения, давать для газеты обширные статьи и корреспонденции.

Всегда содержательны материалы старейшего рабкора **Бориса Павловича Белодубровского**. С партийной

принципиальностью

«Малыш».

Некоторые наши рабкоровы, начав печататься в «Авиаторе Урала», полюбили газетное дело и решили посвятить ему жизнь.

Летчики Пермского подразделения В. Додоров и А. Рясосов поступили учиться на факультет журналистики Уральского университета.

Наша страна вступила в юбилейный год. Ширится социалистическое соревнование среди авиаторов за достойную встречу этой знаменательной даты. Сейчас задача рабкоров состоит в том, чтобы шире показывать образцы ударного труда. В очерках, зарисовках, корреспонденциях интересней рассказывать о людях трудовой вахты в честь юбилейного года.

Мы надеемся, что рабкоровы будут постоянно помогать газете в деле претворения в жизнь задач, поставленных нашей партией.

На страже безопасности

Работать без предосторожностей к летным происшествиям давно стало законом жизни Тобольского подразделения. Свой посильный вклад в это дело вносят общественные инспекторы по безопасности полетов.

Так, благодаря честному отношению к порученному делу общественного инспектора **А. П. Гарманова** наведен надлежащий порядок в отделе перевозок: в оформлении груза, почты, отправки пассажиров.

Много славных дел на счету общественного инспектора **Н. Г. Сухореброва**. Он строго следит за технической исправностью самолетов, контролирует состояние посадочных площадок.

Действенность наших замечаний во многом зависит от внимания командира и начальника службы. Командир подразделения **И. Ф. Каяшев** постоянно интересуется работой общественных инспекторов. Все недостатки, замеченные нами, становятся предметом обсуждения на совещаниях летного состава и других служб. Именно поэтому летчики внимательно прислушиваются к нашим замечаниям и редко допускают повторения каких-либо нарушений.

Ф. СКВОРЦОВ, общественный инспектор по безопасности полетов.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 84 (1582).

СРЕДА, 14 ДЕКАБРЯ 1966 г.

Год издания XXV

ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ

Вертолетчики Березовского летного коллектива, претворяя в жизнь решения XXIII съезда партии, в этом году справились со сложной задачей — обеспечения безопасности полетов.

Известно, что техника пилотирования на вертолете МИ-4 в летний период самая сложная в связи с высокими температурами наружной среды, отсутствием надлежащих посадочных площадок в заболоченной местности. Все это требует от экипажа больших навыков, личной дисциплины и чувства ответственности за исход полета.

Как практически летный коллектив МИ-4 смог справиться с поставленной за-

дачей? Очень много зависит от подбора кадров, поэтому мы тщательно подбираем командиров вертолетов. Внимательно изучаем летчиков при назначении на должность второго пилота. А когда комплектуем экипажи, начинаем самую главную работу — воспитание сплоченности, слаженности в полетах. Для этого, как говорится, все методы хороши. Используем ежедневную предполетную подготовку, разборы, плановые занятия. Рассказываем молодым пилотам об опыте лучших вертолетчиков. Передаем им и свой богатый опыт полетов на МИ-4.

Благодаря кропотливой воспитательной работе в

этом году мы ввели многих молодых пилотов командирами вертолетов. Надо сказать, с назначением их на должность командование не переставало ве-

ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

сти контроль за их деятельностью. С первого же дня за молодыми командирами были закреплены наиболее простые трассы, с хорошо оборудованными посадочными площадками. Был ограничен полетный вес, независимо от температурных условий. Продолжительное время они лета-

ли с командирами звеньев, которые проверяли слетанность и делали замечания.

Успевающим командирам вертолетов мы постоянно поручали более сложные полеты с подбором площадок в заболоченной, лесистой местности. Отлично отметили, что молодые командиры вертолетов **Гусельников, Худяков, Буровцев, Кетченко, Старых** с честью выдержали трудный экзамен на зрелость.

Но не всем эта опека пришлась по душе. Молодой командир вертолета МИ-4 **Истомин** не воспринял своевременно совета опытных вертолетчиков, в результате при взлете с площадки нормальных размеров, зацепил хвостовым винтом за препятствие. В итоге — предпосылка

к летному происшествию, хотя было сделано все, чтобы он летал безаварийно. Это результат погони за личным налетом, безрасчетным сокращением времени работы на земле.

Но в целом подобной методикой, а также глубоким анализом ошибок, заключающихся в отступлении от документов, регламентирующих летную работу, можно добиться полной ликвидации предпосылок к летным происшествиям.

В. БАРАНОВСКИЙ, командир вертолетного коллектива.



Шесть лет трудится радиооператором в условиях Заполярья комсомолец **Серафим Петухов**. В 1960 году, после окончания курсов ДОСААФ девушка поступила работать в Тазовский аэропорт. Поддерживать непрерывную связь с самолетами, давать летчикам сведения о погоде — это ее обязанность. И справляется она с ней отлично. Работой молодого радиста авиаторы довольны.

К 25-летию разгрома гитлеровцев под Москвой

Заданность лет в памяти стирается многое, но никогда не будет предан забвению героический подвиг советского народа в Великой Отечественной войне. С особой силой оживает пережитое сейчас, в дни празднования двадцатипятилетия героической обороны и разгрома немецко-фашистских полчищ под Москвой. Вновь и вновь вспоминаются те, кто плечом к плечу с тобой шагал по дорогам войны.

...Октябрь 1941 года. Отборные фашистские войска брошены на Москву. Гитлеровцы стремятся во что бы то ни стало захватить сердце нашей Родины. Они усиленно готовятся к победному параду на Красной площади.

Но не удалось осуществить врагу свои коварные планы. Вся Советская страна встала на защиту столицы. Уральцы послали туда лучших своих сынов и дочерей.

Вместе с другими в Подмосковье были посланы и наши самолеты ЛИ-2, которыми командовали **Непомнящих, Дудник, Эверский** и другие.

В суровых зимних условиях нашим экипажам было дано задание забрасывать десант, боеприпасы, продукты под

рого пилота **Ивана Якушева**, бортмеханика **Бориса Непомнящих**, техника **Ивана Конопенко**, бортрабиски **Людмила Ивановой**, умело проходил все заслоны врага.

О том, насколько мастерски владел летным делом **Михаил Иванович**, может рассказать

МЫ ЗАЩИЩАЛИ СТОЛИЦУ

города **Ржев, Вязьму**. Полеты совершались только ночью. За три-четыре рейса мы успевали перебросить за линию фронта 70—80 человек. Каждый вылет требовал от летного состава большого мастерства, силы воли, мужества.

Неприятель мастерски нас и в воздухе, и с земли. Наш командир **Михаил Иванович Непомнящих** с помощью вто-

такой случай.

Наш самолет, груженный десантниками, только успел вылететь из Москвы и взять курс на Вязьму, как сразу же попал под усиленный обстрел немецких зениток. С земли радистка **Люда** получила радиogramму, что в воздух поднялись немецкие истребители. Нужно немедленно было совершить посадку. Вблизи ника-

кого аэродрома не было. Вокруг противоздушные заграждения. Решили садиться в **Мечково**. Умело маневрируя, **Михаил Иванович** провел самолет между трассами заграждения и благополучно совершил посадку. Немцы не осмелились заходить в зону защиты и прекратили преследование. Наш самолет через несколько минут снова поднялся в воздух и успешно выполнил очередное задание.

25 лет прошло с тех пор. Как живые, перед глазами проходят друзья-авиаторы, защитники Москвы. **М. И. Непомнящих, И. Якушев, Б. Непомнящих** и другие героически погибли. Но память, вечная, как памятник, о них жива по настоящий день.

С. ЛЕГАЧЕВ, сменный контрольный мастер ремпредприятия, бывший защитник Москвы.

ПОБЕДИВШИЙ СУДЬБУ

Родители никогда не думали, что их сын станет авиатором. Правда, в небе близ небольшого латвийского городка Екабпилс, где прошло детство Аустриса, часто появлялись самолеты. Он, совсем еще мальчишка, восторженно провожал их взглядом...

«Буду летчиком» — это решение он принимает летом 1958 года, заканчивая 11-й класс. Поступает учиться в Сасовское летное училище. Получив диплом с отличием, Аустрис просит направление на Урал.

— Моим наставником здесь стал Ф. И. Лиси-

цын, — рассказывает Аустрис, — он проверял у меня технику пилотирования.

Прошло два года и вдруг неожиданное решение врачебной комиссии: пошаливает сердце, от полетов отстранить.

— Конечно, переживал парень: только начал летать и... вот тебе — негоден к летной службе, — говорит командир звена Г. Н. Востряков, — но, видимо, переборол себя. Стал работать авиатехником, потом диспетчером.

Спустя три года, к всеобщему удивлению друзей-авиаторов, он

вновь садится за штурвал. Спортивные занятия, лыжи, а, главное, огромное желание снова подняться в воздух, сделали свое дело.

Сейчас Аустрис Зобинс второй пилот самолета АН-2. И, по-видимому, не случайно товарищи по работе избрали его заместителем секретаря

комитета комсомола 2-го Свердловского подразделения.

Разговариваем с ним рано утром. Утренний туман еще не рассеялся, небо хмуро. Аустрис заметно волнуется — нет погоды. И на мой неожиданный вопрос: трудно приходится временами? — он отвечает: да что трудно, такая у нас работа...

В. ГУРИН.



Несколько лет трудятся на Севере радиотехник Виктор Овчинников и радиооператор Виктор Милютин. Благодаря их кропотливой работе Тазовский аэропорт надежно поддерживает радиосвязь с самолетами и другими аэропортами.

Лисьяма в редакцию

Твои товарищи

ПУТЬ К МАСТЕРСТВУ

Когда после окончания института я пришел работать в ИАС аэропорта Тобольск, то среди других лучших специалистов мне назвали Валерия Иноземцева. И это не случайно.

Валерий окончил в 1963 году Троицкое авиатехническое училище. Полный сил и энергии, пришел он работать в подразделение. С первых же дней Валерий зарекомендовал себя лучшим из выпускников своего курса.

Нельзя сказать, чтобы он по своим природным качествам особенно отличался от других. Нет. Но его огромное трудолюбие, скромность сказались на его работе, на освоении им теории технической эксплуатации материальной части. Вырос авторитет среди коллектива службы. За три с лишним года не было еще случая, чтобы он с прохладцей отнесся к тому или иному заданию. Стоит только появиться какому-либо сложному, а следовательно, и интересному делу по устранению дефекта или по замене агрегата — первым всегда вызывается Иноземцев.

В службе не хватало инженерных кадров. Встал вопрос о привлечении к этой работе молодых специалистов. Командование без колебаний назначило Валерия инженером ОТК.

Авиационный специалист 2-го класса, неплохой спортсмен, хороший художник, прекрасный товарищ — таким знают его все в нашем подразделении.

Сейчас Валерий Иноземцев уходит от нас на борт АН-24. Конечно, жаль отпускать из своего коллектива такого товарища. Но нужно давать дорогу лучшим.

Счастливого пути тебе, Валерий!

В. И. АВДЕЙЧЕВ,
инженер смены ИАС Тобольского
подразделения.



Встав на трудовую вахту в честь 50-летия Советской власти, по-ударному трудятся в эти дни члены комсомольско-молодежного экипажа Плетнев и Языков. Наш внештатный фотокорреспондент В. Мезенцев запечатлел подготовку к полету молодых пилотов. Вместе с дежурным штурманом С. В. Матвеевым они еще раз перед стартом уточняют особенности маршрута.

ТОТ, кто решил отправиться в путешествие самолетом, свое первое знакомство с Аэрофлотом начинает с отдела перевозок. Насколько знакомство будет приятным, настолько у пассажира сохранится хорошее настроение на время полета.

Добрым словом вспоминают пассажиры рейса № 25 Москва — Хабаровск работников Челябинского аэропорта. Вот что они пишут.

«Нам, пассажирам рейса 25, пришлось пять дней — с 19 по 24 ноября — провести в аэропорту Домодедово. Обидно, что в крупнейшем аэропорту столицы мы не

встретили ни внимания к нуждам пассажиров, ни чуткости. Измученные бессонницей, мы, наконец, 24 ноября прибыли в Челябинск. Но здесь нас ожидал новый сюрприз. Челябинск закрыли для приема и вылета самолетов. Но отрадно, что работники аэропорта, несмотря на большие трудности (было задержано 13 рейсов), проявили о нас настоящую заботу...

Все пассажиры были обеспечены местами в гостинице и получили воз-

можность первый раз за пять дней по-человечески отдохнуть.

Начальник аэропорта тов. Демьяненко использовал все средства связи, чтобы ускорить отправку нашего рейса в Хабаровск. Мы, 176 пассажиров, выражаем сердечную благодарность лично тов. Демьяненко и работникам Челябинского аэропорта за их чуткость и внимание к людям.

Желаем всем вам, дорогие товарищи, дальнейших успехов в работе».

176 благодарят

В ПОГУ С ЖИЗНЬЮ

По страницам Стенных газет

Первое, что бросается в глаза, когда просматриваешь стенгазеты служб Челябинского подразделения, — красочность оформления. Будь то боевой листок или очередной номер газеты, художники Ф. Абдулин («Авиатор», ЛЭРМ), А. И. Руднев («За безопасность», АДС), А. Гурьянов («В полет», летный коллектив) стараются, чтобы они выглядели ярко, броско, не походили один на другой.

Но не оформление составляет ценность газеты, хотя и это немаловажная ее сторона. Главное — содержание. Стенная печать должна звать коллектив к новым трудовым успехам, рассказывать об интерес-

ном в его жизни, выносить на суд общественности недостатки, бичевать недоброе.

Как же на страницах стенных газет подразделения освещаются эти вопросы? Как правило, газеты в службах выпускаются в знаменательным датам, в информациях подводятся итоги соревнования за коммунистический труд, но рассказывается об этом сухо, схематично, перечисляются цифры и указываются лишь фамилии передовиков труда. Более глубокий анализ соревнования, его организацию, рассказ о непосредственных его участниках газеты обходят стороной.

Нужно отдать должное: стенная печать вопросам производственной жизни уделяет большее внимание. Так, в газете летного коллектива «В полет», редактор М. К. Смирнов, поднимаются вопросы безопасно-

сти полетов, подготовки к навигации, организации авиационно-химических работ. В боевых листках и «молниях», выпускаемых каждым экипажем, вскрываются недостатки, которые мешают регулярности и безопасности полетов.

Наиболее интересной по содержанию является газета «Авиатор», выходящая в ЛЭРМе, редактор В. С. Семенов. На ее страницах корреспонденты познакомили авиатехников с историей Челябинского аэропорта, со старейшими его работниками, лучшими рационализаторами. В небольших зарисовках тепло рассказали о передовых людях ЛЭРМа: «Товарищ гвардии старшина» — о А. С. Спиридоновой, «Сдержу слово» — о М. С. Гришиной, о коммунисте Ф. П. Аварнищине. В заметках инженера Караматова и Мялова «Плохого могло бы и не быть» и «Нарушителей — к ответу» поднима-

ется вопрос о воспитании трудовой дисциплины в коллективе.

Как существенный недостаток газеты можно отметить; что совершенно нет корреспонденций о НОТ, за исключением маленькой информации тов. Семенова, хотя в ЛЭРМе очень много делается по внедрению планов НОТ.

Почти во всех стенгазетах подразделения умалчивается об отдыхе и быте авиаторов. От случая к случаю появляется газета в гараже и в службе ГСМ, поэтому пользы они приносят мало.

Конечно, выпускать стенгазеты только к знаменательным датам недостаточно. Ведь в жизни коллектива за месяц происходит столько интересных событий. От того, как часто выходит газета, зависит ее связь с жизнью, ее оперативность, а также ее влияние на дела коллектива.

Н. МАСЛОВА.

ВНИМАНИЮ ВЕТЕРАНОВ

Комиссия по написанию истории Читинского предприятия гражданской авиации обращается с призывом ко всем авиарботникам, ранее служившим в аэропорту Чита и аэропортах Читинской области прислать свои личные воспоминания, документы, фотографии, отражающие историю создания и развития гражданской авиации в Забайкалье.

Присланные материалы после использования будут возвращены владельцам.

Знающих о месте жительства и работы ветеранов авиации Забайкалья просят сообщить в адрес комиссии.

АДРЕС КОМИССИИ: Чита-16, АЭРОПОРТ. Председателю комиссии МОСЕВУ Юрию Анатольевичу.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 16737. Заказ № 12872.

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