

В МОСКВУ, НА ФОРУМ

Центральный Комитет ВЛКСМ в начале нынешнего года проводит слет молодых работников торговли, общественного питания, транспорта, коммунального хозяйства и бытового обслуживания. На этом форуме будут присутствовать 150 представителей управлений и предприятий гражданской авиации.

Участники слета обсудят важный вопрос: что нужно сделать,

чтобы выполнить решения XXIII съезда КПСС, добиться более высокой культуры обслуживания жителей города и деревни. Для нас, работников Аэрофлота, речь идет о самом насущном — о представлении воздушным путешественникам максимума удобства и комфорта.

В числе 150 представителей Аэрофлота — 13 делегатов от Тюменской областной комсомоль-

ской организации, в том числе пилот Сургутского подразделения Борис Рокало.

Есть о чем рассказать на форуме комсомольцу Б. Рокало. Ведь Сургут — это в целом Всесоюзная ударная стройка. Развивается промышленность, растут темпы обслуживания ее авиацией, растет и благоустраивается городок авиаторов.

За два года здесь достигнуты

замечательные успехи. Аэропорт подготовлен для приема не только самолетов АН-24 и АН-12, но и ИЛ-18. На полмесяца раньше срока авиаторы Сургута выполнили задания 1966 года по всем основным показателям. В ноябре здесь вступили в социалистическое соревнование за достойную встречу славного юбилея — 50-летия Великого Октября. Итоги первого месяца говорят о том, что Сургутский авиаколлектив с этим достойно справится.

На снимке: делегат Всесоюзного форума Б. Рокало.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 9 (1596).

СРЕДА, 1 ФЕВРАЛЯ 1967 г.

Год издания XXV

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

На днях состоялось расширенное заседание президиума теркома профсоюза авиаработников, на котором подведены итоги работы подразделений Уральского управления за четвертый квартал 1966 года.

По группе объединенных подразделений первое место присуждено Курганскому подразделению. На втором месте — коллектив 2-го Свердловского подразделения. На третьем — коллектив 1-го Свердловского подразделения.

По группе летных подразделений на первом месте вертолетчики Тюмени, на втором месте коллектив 2-го Свердловского подразделения.

По группе ЛЭРМ победителями признаны авиаработники Кольцовских ЛЭРМ.

Среди ремонтных и строительных организаций управления первое место присуждено коллективу СМУ-8, второе место заняли ремонтники АРМ-26.

ПЛАН — ДОСРОЧНО

Хорошо начали юбилейный год пермские авиаработники. 30 января ими выполнен месячный план по отправке почты, груза, перевыполнено задание по участковым тонно-километрам.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПРОЦЕНТ за процент выстраиваются в колонну строки цифр, над сложными расчетами склоняются экономисты и нормировщики. Нормы — наши обязательные ориентиры. Но есть нормы, которые не подсчитает никакой отдел труда и зарплаты. Это нормы, рожденные совестью и волей человека, его пониманием своего общественного долга.

Опытный летчик, коммунист, отлетал задание и спокойно ушел домой, а рядом не ладится у новичка, но это его не волнует... Случилась мелкая неполадка в самолете или вертолете — мог бы за несколько минут сам отремонтировать, да есть ремонтники — пусть повозятся, им за это деньги платят. При этом такие летчики хорошо знают, что технического состава часто не хватает, машина простоят два-три дня.

Кредо — «не высовываться», но больше взять, чем дать (кто-то должен для тебя сделать!) — кредо не только обывателя. Порой это идет от не совсем верного понимания своего места, своей роли в обществе. Подобные мысли не случайны. Это итог пребывания нескольких

дней в коллективе Салехардского подразделения.

А началось вот с чего.

Случайно мы очутились за одним столиком в столовой, которая находится рядом с гостиницей гидроаэропорта. Разговорились. Девушка работает

ушедшей девушкой (не будем называть ее имени до следующей встречи), но и с ее товарищами по работе, с членами большого авиационного коллектива.

Жизнь ставит перед каждым множество вопросов, и каждый

«долг коммуниста», пожалуй, как никакое другое шагает в ногу с временем. И никак не хотят понять этого салехардцы. Нет знаменательней и почетней сейчас задачи, чем достойная встреча 50-летия Великого Октября. Однако ни одного лозун-

гадиром И. М. Плесовских, да и на многих предыдущих собраниях не раз предлагалось на общественных началах начать строительство. Но...

Мы часто спрашиваем себя: почему в наше время среди молодежи встречаются мещане, скептики и просто равнодушные люди? Отвечают на этот вопрос по-разному: родители, школа. Иногда можно услышать, что виноват и комитет комсомола. Последнее, пожалуй, в рабочем коллективе одно из самых важных. Молодежь равнодушной не рождается, скептиками тоже.

Поэтому приходится только возмущаться бездеятельностью в 1966 году комитета комсомола Салехардского подразделения. Культурно-массовая, спортивная и другие участки работы здесь совсем забыты. В снежном Салехарде не найти даже такого простейшего спортивного инвентаря как лыжи.

После XV съезда ВЛКСМ произошло много изменений в комсомольских организациях. От шумихи и трафаретности перешли к действительности, конкретности. И если это уяснят в Салехардском коллективе, если партийная организация поможет комсомолу найти свое лицо, то положение будет резко исправлено.

А пока молодежь, да и многие старые авиаработники смотрят на жизнь в портах Салехарда с позиций, упомянутого в диалоге в столовой. Исправить это положение можно, если по-настоящему в это выникнет партийная организация.

А. КРУШИНСКИЙ.

Долг и обязанность

здесь менее года. Приехала на работу в аэропорт по распределению.

— Нравится Салехард, работа?

— Нет, — откровенно признается она. — Мечтаю отработать долг и — до свидания.

— К маме?

— Хотя бы.

Я начал было переубеждать ее, но она презрительно пожала плечами:

— Зачем нотации читать? Хватит, выросла.

Она поднялась из-за столика и быстро вышла из столовой. На этом и закончился наш диалог. А мне хотелось бы продолжить его, поговорить не только с

по-своему пытается ответить на них. По-своему — потому что ответы на эти вопросы формируют окружение, люди, их поведение и поступки, словом, то, что мы называем «среда». Это, пожалуй, она виновата в том, что такие как наша знакомая, «отрабатывают» свой долг. Долг, трудовую повинность — не более. Спрашивается, кто же виноват в этом?

Я не открою секрета, если скажу, что прежде всего в этом повинны руководители партийной организации подразделения. От того, как работает она, зависит работа всего коллектива, комсомольской и профсоюзной организаций. Понятие

га-призыва ни в одной службе, ни на территории аэропортов не найдешь. А обязательства? На трафаретном маленьком листочке их можно найти лишь в метеослужбе. Зато лозунги, призывающие достойно встретить XXIII съезд КПСС (!), до настоящего времени висят в ЛЭРМе.

Наша страна находится в преддверии выборов в местные Советы. Казалось бы, есть где поработать агитаторам. И все же Михаил Андреевич Харитоненко, заместитель секретаря первичной организации, ответственный за агитацию, ничего вразумительного не мог ответить. Агитатором избрали каждого десятого авиаработника подразделения — и на этом успокоились.

О лекциях, докладах в Салехардском авиаколлективе вспоминают крайне редко.

Самой собой вопрос встает ребром, а где собрать людей? Ведь нет здесь, в старейшем аэропорту, даже клуба. И это упущение парткома. На последней профсоюзной конференции бри-

Смотр комсомольских рядов

За право в числе первых обменять комсомольские документы соревновались многие комсомольские организации Кургана. Этого удостоились молодые авиаработники аэропорта. Лучшим комсомольцам — пилоту Легких, связистам З. Юхневич, В. Васильеву, В. Карповой первым были вручены комсомольские билеты.

28 января обмен комсомольских документов в организациях Курганского подразделения закончен.



ЦЕНА НЕЗНАНИЙ

22 января ночью в аэропорту Кольцово произошло столкновение самолета ТУ-104 со спецмашиной КПП-1. В итоге самолет и автомашина повреждены. Произошло все это потому, что водитель спецавтомобиля не знал правил передвижения по аэродрому. Видя, что самолет находится на исполнительном старте, он все же выехал на ВПП.

Этот и другие примеры говорят о том, что отдельные авиаработники не занимаются по-настоящему, повышением своих знаний.

Как показала проверка, про-

веденная недавно отделом движения управления, специальные знания диспетчерского состава в отдельных подразделениях находятся на довольно низком уровне. Взять хотя бы Пермский аэропорт. Личный состав службы движения подготовлен здесь очень слабо. Как результат — диспетчер службы движения МВЛ тов. Вальтер отстранен от самостоятельной работы.

Между прочим, это не единственный пример. Проверка показала, что диспетчер Р. А. Хасанов, осуществлял руководство полетами, не зная схемы завода самолетов на по-

садку; диспетчер А. А. Акатьев, осуществляющий контроль за подготовкой экипажей к полету, имеет весьма смутное представление о навигационном запасе топлива, росте коммерческой загрузки самолетов, центровке самолетов. Низкие знания, касающиеся летно-технических данных самолетов, показал диспетчер АДП М. М. Сакульский.

К сожалению, подобное положение не только в Пермском подразделении.

Неудовлетворительные знания инструкций по производству полетов своего аэропорта показали диспетчеры тт. Остяков

(Тобольск), Григорьев (Магнитогорск), Сухарев (Челябинск).

Характерно, что в подразделениях, где нам удалось побывать, до сих пор не изучено по-настоящему новое наставление по производству полетов. А отсюда и брак в работе. Судите сами, как может проверить диспетчер АДП, правильно ли подсчитал командир самолета полетный вес и центровку, если он не знает, какой должен быть максимально допустимый вес и допустимые передняя и задняя центровки по типам самолетов? Как может руководить диспетчер КДП полетами над аэро-

портом, если он сам не знает, по какой схеме производят они полеты?

Главная задача, которая стоит сегодня перед работниками службы движения, поднять свои профессиональные знания до уровня требований основных приказов и документов, регламентирующих производство полетов в гражданской авиации, с тем чтобы в юбилейном, 1967 году добиться полного искоренения предпосылок к летным происшествиям.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы движения УрУ ГА.



К БОЕВЫМ ДРУЗЬЯМ-ОДНОПОЛЧАНАМ

Оргкомитет ветеранов бывшего 4 отдельного авиационного полка ГВФ сообщает, что в мае 1967 года в г. Ле-

нинграде состоится встреча однополчан.

Просим всех боевых друзей-однополчан принять участие во встрече и подтвердить свое

согласие письмом по адресу: г. Ленинград, Ф-125, пр. Римского-Борсакова, д. 39 — Северное управление

ГА, тов. В. В. Сиротину (тел. А6-56-69).

О дате встречи будет сообщено дополнительно по указанному Вами адресу.

НАМ тишут

Игра в чехарду

По долгу службы мне приходится часто бывать в Салехардском аэропорту. Посидел я день, другой, поглядывал: чехарда какая-то. Скорее, это игра «на нервах», и хотя она изрядно всем надоела, однако прекращать ее не думают. Примеры? Пожалуйста. Дается указание загрузить самолет номер... такой-то. Грузчики комбината спешат к нему. Диспетчер отдела перевозок говорит: «Готово! Самолет загружен!». Но диспетчер АДС вскоре сообщает, что самолет неисправен. Грузчики приступают к выгрузке...

Вновь диспетчер дает команду приступать к загрузке уже другого самолета. Комбинатские посыльные с радостью бросаются к нему. Наконец-то они отправят груз. Но не тут-то было! Через несколько минут картина повторяется. Диспетчер АДС сообщает, что и этот самолет не отправится в рейс.

И так однажды грузчики на своих плечах шесть раз относили тонну ячменя на 20 метров и обратно.

Если бы такое случалось изредка! Но вся беда в том, что ежедневно наблюдаются такие сцены.

Я уверен, что никто не удивится, если весной на территории аэропорта вырастет хороший урожай ячменя. Из-за многократных бестолковых перевалок мешки лопаются, расширяются, и ячмень сыплется наружу.

А вот сухая штукатурка для подобной «чехарды» совсем не годится. В прошлую зиму после трех перевалок от нее остались одни кусочки. Тазовскому рыбокомбинату пришлось списать из-за непригодности немалое количество так необходимой ему сухой штукатурки.

Мне и писать-то об этом не хотелось, поскольку известно: руководители аэропорта на критические сигналы в печати не реагируют. Надеюсь только, что в этом поможет народный контроль. Надо же когда-нибудь поставить на должную высоту диспетчерскую службу аэропорта! Нельзя бесконечно издеваться над представителями разных организаций города, заинтересованных в скорейшей отправке грузов для населения округа.

М. ЛУКМАНОВ, газета «Красный Север» за 20 января 1967 года.

Дружный экипаж

Командир корабля АН-24 А. А. Мешков налетал 11 тысяч километров, из них большая часть на северных трассах. Сейчас экипаж Мешкова в составе второго пилота Ю. П. Горнова, штурмана А. С. Острикова, бортмеханика Н. А. Глазырина выполняет рейсы Тюмень — Сургут, Тюмень — Салехард. Строго соблюдая правила безопасности и регулярности полетов,

они добились значительных успехов. Их экипаж, борющийся за звание коммунистического, занесен на Доску почета тюменской авиагруппы.



«ЗИМНЯЯ СКАЗКА» — так назвал свой фотозтиюд читатель нашей газеты Н. Ларионов.

СПОРТ

КУРГАНСКИЕ комсомольцы шефствуют над несколькими школами города. Всегда с нетерпением ждут ребята сорок четвертой средней школы Галину Сурикову и Николая Зайцева, руководителей кружков теннисного и авиамодельного.

На снимке: Галина Сурикова проводит занятие с юными теннисистами.

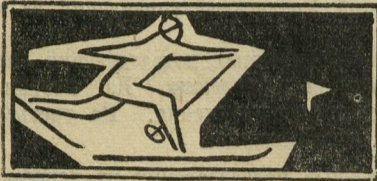


Лыжня покоряется упорным

Закончились соревнования областной спартакиады профсоюзов по лыжным гонкам. Как же выступили в этих ответственных соревнованиях спортсмены - авиарботники? Техник Кольцовских ЛЭРМ А. Ко-

чнев на дистанции 15 километров показал время 1 час 2 минуты 37 секунд. Среди участников в гонке на 5 километров неплохое время у представительницы Перми Т. Мельниковой. В целом же коман-

да авиаторов выступила слабо. Сказывается отсутствие в наших рядах молодых способных лыжников. На протяжении многих лет спортивную честь управления защищают одни и те же гонщики.



Школа агитаторов

Состоялось первое занятие школы агитаторов в Салехардском подразделении. Собравшиеся прослушали лекцию А. Э. Черковского «О международном положении». По теме «Организация социалистического соревнования в

честь 50-летия Советской власти и роль агитатора» выступила инструктор отдела пропаганды и агитации горкома КПСС Л. Л. Солдатова.

Командир подразделения П. М. Ерохин подробно информировал об итогах

работы коллектива Салехардского подразделения, а замполит Н. К. Серый остановился на текущих задачах агитколлектива.

В дальнейшем подобные занятия в школе агитаторов будут проводиться ежемесячно.

Н. БОРИСОВ.



Красноярск—Киев

Открылась новая воздушная трасса, одна из самых крупных в стране. В 10 часов 40 минут командир лайнера «ИЛ-18» Попов поднял свой корабль в морозное сибирское небо и повел его курсом на Киев. Раньше сибиряки, направляясь в столицу Украины, делали пересадку в Москве. Весь путь из Сибири, включая и время посадки, теперь займет всего 10 часов.

АТОМНЫЙ ДИРИЖАБЛЬ

Американскими учеными разработан проект атомного дирижабля мощностью 6000 лошадиных сил. Длина его около трехсот метров, максимальный диаметр — около шести десятков метров, скорость — свыше ста пятидесяти километров в час.



ют из Тюмени всегда довольными.

На снимке: Тоня Бачанина, дежурный регистратор, редактор стенной газеты «В полет».

НАШ ОТДЕЛ СПРАВОК

А ВИАТЕХНИКИ Курганского подразделения Л. ТИМОФЕЕВ и П. ИВАНОВ просят ответить: как и через какие сроки присваиваются разряды специалистам, окончившим авиационное училище? По этому вопросу дает разъяснения старший инженер ИАС управления Г. М. БУРДИН.

Согласно приказу ГУ ГВФ № 545 от четвертого октября 1960 года второй класс присваивается техникам, проработавшим с третьим классом не менее трех лет, высококачест-

венно выполнявшим не меньше года (перед присвоением второго класса) задания по подготовке самолетов к полетам с перевыполнением установленных нормативов работы, полностью отвечающим требованиям, изложенным в § 140 «Положения о классификации специалистов гражданской авиации СССР».

В этом же приказе

предусмотрено, что работникам, назначенным на должность исполняющего обязанности авиатехника и обучающимся в вечерних и заочных технических училищах (техникумах) по специальности, соответствующей профилю их работы, разрешается присваивать 3-й класс авиатехника одновременно с назначением на должность техника. После трехлетней безупречной работы им разрешается присвоить 2-й класс авиатехника, при условии, что они переведены на последний курс обучения и отвечают требованиям, предъявляемым к техникам второго класса.

ОТ ТОГО, как встречают и провожают работники аэропорта, во многом зависит настроение воздушных путешественников. Поэтому быть всегда внимательными с пассажирами стало девизом работников отдела перевозок аэропорта г. Тюмени Антонины Бачаниной, Галины Мотовиловой, Нины Исаковой и других. Люди улета-



ЧУДИНКА

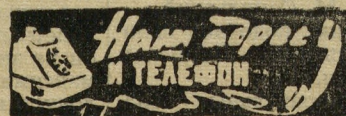
Он, в общем-то, директор хоть куда. Но есть у него своя чудинка:

Его любимое орудие — Административная дубинка...

Любовь к голубям

Любуясь голубем, Семен Вздыхает: — Чудо-то какое! Хорош из голубя бульон,

Да и жаркое Неплохое!.. В. МИЛЮТИН, радиооператор Курганского аэропорта.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ. НС 32073. Заказ № 1640. Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.