

В авангарде — коммунисты



Двадцать лет работает Л. И. Жвакина радистом в аэропортах страны. Из них шесть лет она трудится радиооператором в Салехардском авиаподразделении. Людмила Ивановна хорошая общественница, добросовестно выполняет свои обязанности, успешно справляется с сообразительностями в честь 50-летия Октября.

Снимок А. Крушинского.

Социалистические обязательства в честь 50-летия Советской власти успешно претворяются в жизнь. Наша смена № 2 закончила выполнение производственного задания первого квартала юбилейного года.

Хочется отметить добросовестную работу товарищей С. В. Галкина, который трудится в Аэро-

флоте уже 35 лет, И. И. Бочеренок, Ю. Ф. Боровинского, Ю. С. Краснощекова. Тон в социалистическом соревновании задают коммунисты и комсомольцы И. В. Шамаков, Л. В. Сивков, В. Н. Шорохов и многие другие.

Сейчас заканчивается подготовка к весенне-летней навигации, авиахимработам. Готовим к

этому личный состав, регулярно проводим учебные занятия.

От того, как мы подготовим материальную часть, будет во многом зависеть регулярность полетов на МВЛ, четкость выполнения авиахимических заданий.

А. БРЯНСКИЙ,
сменный инженер ИАС
Курганского подразделения.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 25 (1612).

СУББОТА, 8 АПРЕЛЯ
1967 г.

Год издания
XXVI

ПЕРВЫЕ УСПЕХИ

Выполняя социалистические обязательства в честь 50-летия Советской власти, авиаторы Перми успешно выполнили задания первого квартала. Услугами Аэрофлота воспользовались 109419 пассажиров, отправлено почты 194 тонны, груза 1283 тонны. Перевыполнен план также по участковым тонно-километрам, пассажирообороту.

Радуют успехи авиаторов спецприменения. С начала авиахимработ ими обработано более 20 тысяч гектаров леса.

В. БОЯРШИНОВ,
секретарь парткома.

ВЕСНА ИДЕТ, ВЕСНА ТОРОПИТ

Авиация в наши дни стала мощным средством повышения урожайности, она проводит большой комплекс агротехнических мероприятий — от подкормки минеральными удобрениями до борьбы с сорняками и вредителями сельскохозяйственных культур.

В первом году пятилетки уральскими авиаторами план по авиахимработам был выполнен на 120,6 процента, т. е. обработано один миллион четыреста сорок тысяч гектаров. Во всех подразделениях окончательно внедрен прогрессивный метод обработки площадей малыми нормами рабочего раствора. Так, с нормой 25 литров на гектар раствора гербицидов обработано свыше 632 тысяч гектаров сельскохозяйственных земель.

Многие пилоты добились хороших результатов на сельскохозяйственных работах в условиях Урала. Экипаж самолета АН-2, где командиром В. Ершов, Курганского подразделения, обработал свыше 21,6 тыс. гектаров на борьбе с сорняками. На счету экипажей Г. Кохана, В. Амосова из

2-го Свердловского подразделения, Ю. Михайлова из Пермского подразделения — по 30 тысяч обработанных гектаров колхозных и совхозных полей. За успешное выполнение плана и социалистических обязательств по авиахимработам приказом министра поощрены 18 человек, из них четверо награждены знаком «Отличник Аэрофлота».

Но в организации авиахимических работ были и существенные недостатки, в частности, связанные с технологией и качеством их выполнения. Имеются случаи плохого использования техники, нарушения обработки и норм расхода ядохимикатов, правил безопасности применения ядохимикатов и гербицидов.

Если в прошлом году мы не имели претензий со стороны хозяйств на ожоги сельскохозяйственных культур, то ожоги лесозащитных полос были почти везде, особенно в Курганской, Челябинской и Свердловской областях. Необходимо принять решительные меры по предупреждению подобных случаев.

Мало еще мы распростра-

няем передовые методы по авиахимработам, а ведь у нас, уральцев, есть хорошие экипажи, у которых можно поучиться и молодым, и опытным пилотам.

Если бы созданные в подразделениях комиссии общественного контроля по организации и проведению авиахимработ не бездействовали, а оперативно решали вопросы, связанные с этим видом работ спецприменения, усилили контроль за ними, то многие недостатки были бы изжиты.

Еще слабо применяется и развивается в управлении механизированная загрузка ядохимикатов и удобрений. В этом году мы сможем механизировать загрузку самолетов на 20 процентов, и то только за счет механизации, имеющейся непосредственно в хозяйствах.

Задачи перед авиаторами Урала в юбилейном году сложные. Им предстоит провести работы на площади 1818 тыс. гектаров. Уже получено заявок на сельскохозяйственные работы более чем на 1900 тыс. гектаров. Эти запросы мы сможем удовлетворить полностью, если к организа-

ции авиахимработ подойдем со всей серьезностью. В этом году пополнится парк сельскохозяйственной авиации, дополнительно мы получим несколько АН-2 в сельскохозяйственном варианте. Это даст возможность в срок обеспечить выполнение запланированных объемов авиахимработ. В каждом подразделении должен уже сейчас быть конкретный план расстановки самолетов по видам работ, срокам и районам, который надо вовремя довести до руководителей областных сельскохозяйственных органов. На каждой оперативной точке надо организовать надлежащую охрану труда и санитарный надзор. На авиахимработках авиаторам следует как можно шире использовать загонный способ обработки участков как наиболее производительный и безопасный.

В социалистических обязательствах, принятых в честь 50-летия Советской власти, уральцы наметили перевыполнение плана по авиахимработам на четыре процента. Это будет хорошим подарком авиаторов спецприменения славному юбилею.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер
спецприменения.



Будни крылатых хлеборобов

В 1966 году хлеборобы Тюменской области собрали богатый урожай, в этом есть доля труда «крылатых химиков» Тюменского подразделения. План авиахимработ был выполнен на 134 процента.

Авиаторам Тюменского подразделения во втором году пятилетки предстоит обработать 310 тысяч гектаров совхозных и колхозных полей. Подсчитав свои возможности, они обязуются перевыполнить план юбилейного года на 10 тысяч гектаров.

Сейчас проводится учеба с личным составом подразделения, заключены договоры с хозяйственными организациями.

Кто бывал на севере Тюменской области, видел тучи комаров, которые мешают нормальной работе буровиков, нефтяников и строителей. В конце марта три самолета АН-2 сельскохозяйственного варианта вылетели в Нефтеюганск, Урай, Сургут на обработку леса.

К обработке сельскохозяйственных полей авиаторы приступят с середины апреля. Оборудование, которое будет использоваться на авиахимработках, полностью подготовлено.

— В 1967 году Тюменскому подразделению предстоит выполнить в колхозах и совхозах области большие работы, — рассказывает старший инженер по спецприменению Николай Тихонович Нечай. — С летным составом мы внимательно проанализировали работу авиахимиков в прошлом году. Те недостатки, которые встречались в нашей работе, не повторяются. План и социалистическое обязательство «крылатые» химики Тюмени выполнят.

Ю. МАЛЬКОВ.

Не повторять ошибок прошлого

Все веселее становится вклад ижевских авиаторов в сельское хозяйство республики. Нашему подразделению предстоит произвести авиахимические работы примерно в 112 хозяйствах Удмуртии, а всего в этом году будет обработано крылатыми земледельцами 290 тысяч сельскохозяйственных земель.

На летно-технической конференции в выступлениях особое внимание уделялось обеспечению безопасности полетов, организации работ, быта и досуга авиаторов на оперативных точках. При анализе ошибок на авиахимработках разбирались случаи летных происшествий, которые произошли вследствие недисциплинированности пилотов и в связи с нарушением метеоусловий. Одной из причин, приводившей к летным происшествиям, является невыпол-

нение руководства по авиахимическим работам. Я имею в виду, что отдельные летчики принимают к обработке поля, пересеченные всякого рода препятствиями. Как известно, приступив к авиахимработам на подобных площадях, экипаж должен составить инструкцию по обработке того или иного поля. Но бывает так, есть инструкция, а летчики ее игнорируют. Об этом свидетельствуют многие факты.

Летчики Н. Левашов и А. Иващенко поделились опытом выполнения полетов на оперативных точках. Командир самолета А. Моисеев обратил внимание на сложность рельефа в Удмуртской АССР, а это требует от пилотов большого внимания и собранности. В выступлениях командиров летных коллективов Г. Сорочкина и Р. Давлятина подчеркивалось, что деловая повседневная связь с партийными

органами совхозов, и колхозов, улучшит организацию труда, быта и окажет неоценимую помощь в обеспечении безопасности полетов.

В докладах и выступлениях авиаторов отмечалось, что выполнение государственного плана по авиахимработам без летных происшествий зависит от дисциплинированности и личной ответственности летно-технического состава.

И. НИКИТЕНКО,
зам. командира
подразделения
по летной работе.

СТАРТ авиахимработ второго года пятилетки авиаторами Урала взят. Плановое задание первого квартала выполнено на 180 процентов, вместо сорока тысяч гектаров ими обработано 65 тысяч.

Хороших успехов добились авиахимики 2-го Свердловского и Ижевского подразделений. На полях Запо-



рья неплохо трудится первое сводное подразделение. Крылатые земледельцы провели авиахимработы по рас-

сеvu минеральных удобрений на площади 25 тысяч гектаров. Приступили к сельскохозяйственным работам второе сводное подразделение в Шахтинском районе Ростовской области и магнитогорские авиаторы на юге Челябинской области.

В. ЗОНОВ,
инженер спецприменения.



ЖИВОЕ У НЕГО ДЕЛО

ЗА ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И УСПЕХИ, ДОСТИГНУТЫЕ В ПРОПАГАНДИСТСКОЙ РАБОТЕ, НАЧАЛЬНИК ЛЭРМ ВТОРОГО СВЕРДЛОВ-

СКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ АЛЕКСЕЙ СТЕПАНОВИЧ НИКИТИН НАГРАЖДЕН ЗНАКОМ «ОТЛИЧНИК АЭРОФЛОТА». ЭТА СТРАНИЦА РАССКАЗЫВАЕТ ОБ ОПЫТЕ ЕГО РАБОТЫ.

Руководители политкружков жалуются порой: как ни стараюсь, а заинтересовать слушателей не могу — скучают.

Да, сделать занятие интересным — дело нелегкое. Чтобы стать пропагандистом, нужно многое: знания, любовь к своему делу, политическая зрелость. Тот, кому поручено руководить учебкой в политшколе или семинаре, должен дорожить доверием товарищей и гордиться своей ролью. Значит, парторганизации обязаны не только отбирать в число пропагандистов самых подготовленных людей, но и требовать с них, помогать им, всеми силами способствовать повышению их квалификации, овладению знаниями, методическими навыками. Там, где парторганизации по-настоящему заботятся об этом, у руководителей кружков и школ меньше трудностей в работе, выше их авторитет. Там они увереннее действуют, зная, что на них возложено ответственное дело, за которое и спросят, и если заслужишь, поблагодарят, зная, что им партия доверила почетнейшую роль, роль своих передовых бойцов.

Много в наших подразделениях таких пропагандистов. Им принадлежит заслуга в том, что интерес авиаторов к марксистско-ленинской теории растет, сотни людей овладевают знаниями и умело их используют на практике. Именно таким пропагандистом во втором Свердловском подразделении является Алексей Степанович Никитин.

Он руководит занятиями в начальной политшколе ЛЭРМ. Всего девять слушателей занимаются здесь по программе второго года обучения основ политических знаний. Из девяти слушателей восемь — коммунисты. Возраст 35—50 лет. Образование 4—7 классов. Работают на одном участке, что положительно сказывается на знаниях. Алексей Степанович говорит:

— Пропагандист сможет достичь желаемого результата, если он работает в том же коллективе, постоянно находится среди слушателей, живет их интересами, знает хорошо производство и любит свое дело.

Безусловно, одним из факторов успешной работы начальной политшколы является то, что тов. Никитин работает начальником ЛЭРМ, любит свою специальность, и ему, знающему производство, легче разъяснить и помочь осуществить конкретные предложения, которые вносят слушатели в ходе политической учебы.

В 1958 году, когда Алексей Степанович, после окончания Киевского института гражданской авиации, начал работать начальником ЛЭРМ второго Свердловского подразделения ГА и когда только начинал работу пропагандистом, он встретился с многими трудностями, волновался, чувствовал себя неловко, говорил, не отрываясь от конспекта.

Теперь он знает, чем увлечь своих слушателей, вызвать заинтересованность. Самое главное — конкретные примеры из жизни своего подразделения, Аэрофлота. Он заметил: начнешь говорить общие фразы, лица у слушателей становятся равнодушными, а только напомнишь какой-нибудь местный факт — сразу оживают, загораются, один за другим втягиваются в беседу.

Особенно запомнилось А. С. Никитину занятие, посвященное коммунистической сознательности. Для этого руководителю производства не нужно было специально ходить проверять, анализировать, сопоставлять — он хорошо знал, где как борются за экономию рабочего времени, сокращают простои и затраты средств на ремонт самолетов. Одни участки имеют экономию средств, другие — только убытки. Какие тому причины?

Разговор начал с болтика от самолета. Привел такой пример. Валяется под ногами болтик. Идут мимо двое. Один увидел и пошел дальше. Другой остановился, поднял его — пригодится.

Тут же Алексей Степанович задал вопрос:

— Как вы думаете, кто поступил правильно? Мнения слушателей разошлись.

— Подумаешь, герой болтичный. На складе этого добра горы лежат. Хватит, — говорит один.

А те, кто постарше, отрицательно замотали головами:

— Болтик только кажется мелочью. Надо глубже смотреть. Тот, кто сегодня прошел мимо него, завтра не заметит детали покрупнее. Так не годится.

Используя этот факт, пропагандист проанализировал данные производственных показателей и при этом добавил, что на тех участках, где допущены убытки, по всей вероятности, много людей, которые не замечают «болтиков».

Оттолкнувшись от этого примера, он перешел к обобщениям, подчеркнув, что коммунистическую сознательность нужно воспитывать в себе повседневно, ежечасно. Необходимо честно, добросовестно относиться к своим обязанностям в труде, заботиться о коллективе, в котором ты работаешь.

Как готовится А. С. Никитин к занятию? Он обязательно просмотрит накануне центральные и областные газеты, подберет нужные брошюры, книги, журналы об авиаторах. Использует учебник «Основы политических знаний», «Хрестоматию по основам политических знаний»,



материалы и решения XXIII съезда КПСС, постановления сентябрьского (1965 г.), майского и декабрьского (1966 г.) Пленумов ЦК КПСС, а также материалы, полученные на семинарах в кабинете политпросвещения УрУ ГА и при Чкаловском райкоме партии г. Свердловска.

Пропагандист А. С. Никитин является постоянным читателем не только политической, экономической, но и технической литературы. Например, материалы из «Экономической газеты» он широко использовал при прохождении тем «Советское социалистическое общество — первая фаза коммунизма» и «От социализма к коммунизму».

Готовя рассказ по теме, пропагандист учитывает состав слушателей: их общеобразовательный уровень, занимаемую должность, индивидуальные особенности...

Посоветовавшись с членами партийного бюро и учитывая указания ЦК КПСС о том, что основным в изучении марксистско-ленинской теории является метод самостоятельной работы над книгой, в новом 1966/67 учебном году Алексей Степанович изменил форму проведения занятий. Занятия проводит по типу семинара, что позволяет определить, как усвоен материал, и разработать те вопросы, которые оказались не под силу самим слушателям.

Сначала пропагандист дает план подготовки к следующим занятиям и указывает необходимую литературу по теме, заостряет особое внимание на отдельных узловых вопросах, что занимает 15—20 минут.

Остальное время занятий идет на собеседование. В обсуждении материала принимают уча-

стие все слушатели. По каждой пройденной теме в классном журнале выставляется зачет.

С каждым проведенным занятием пропагандист повышает требовательность к слушателям. Сейчас одним выступлений на занятиях недостаточно. Требуется развить самостоятельность в подготовке к занятиям и выступлениям, увязать с жизнью подразделения, связать теоретические положения с практическими делами.

Вот уже два года бригада Ривольверта Григорьевича Калинина на участке трудоемких процессов шагает впереди соревнующихся. Это итог коллективного слаженного труда. Здесь идет постоянная борьба с внутрисменными потерями, за бережливость материалов, поддерживается крепкая рабочая дисциплина. А ведь к этому авиаторы пришли не сразу.

Так, иногда авиатехник Николай Семенов уклонялся от работы, старался сделать за смену меньше, чем он мог. Старшие товарищи указали ему на это. Человек понял. Теперь он — равноценный член коллектива.

Геннадий Аникин из-за пьянки совершил прогул. Здесь-то и зашел разговор о чести авиатора. Говорили сначала на занятиях, а затем продолжили разговор не только в бригаде и на участке, но и на общепроизводственном, профсоюзном и партийном собрании.

Выступил и Р. Г. Калинин. Он, как ветеран производства, ударник коммунистического труда, рассказал о том, насколько облегчен сейчас труд ремонтника, какая совершенная техника ему дана. Поделится воспоминаниями о том, в каких трудных условиях приходилось работать раньше. И еще он сказал:

— Некоторые молодые люди живут на всем готовом, им безразлична судьба бригады, участка, производства. Мы должны всеми силами искоренять эти недостатки, тогда и трудовые успехи будут выше.

Примеры из жизни, работы этого небольшого коллектива использует часто А. С. Никитин в своей пропагандистской работе.

— Опыт калининцев, — говорит он, — должен стать достоянием всего второго Свердловского авиаподразделения. Это позволит навести должную дисциплину, ликвидировать брак, сберечь много рабочего времени.

Пропагандист никогда не навязывает своего мнения, не выступает в роли безапелляционного авторитета. Руководитель семинара старается дать полную инициативу слушателям.

С. Н. Устюжанин, Н. А. Чирков, Г. И. Сивков, Р. Г. Калинин и другие из группы пропагандиста Никитина по своему усмотрению выбирают темы, готовят выступления.

Так, Сергей Николаевич Устюжанин подготовил тему о соцсоревновании в годы первых пятилеток. Сам участник напряженных, полных трудового героизма дней, он увлекательно раскрыл свою тему.

Люди из группы А. С. Никитина стали учиться друг у друга внимательно относиться к большому и малым вопросам и нуждам производства, выработали стремление видеть и искать резервы, не пренебрегая малым. Таким образом идет конкретное претворение в жизнь решений сентябрьского (1965) Пленума ЦК КПСС, XXIII съезда КПСС и рекомендаций Центрального Комитета об организации глубокой, содержательной марксистско-ленинской учебы.

Сейчас занятия в сети политпросвещения вступили в завершающую фазу. Десятки, сотни, тысячи коммунистов управления скоро будут держать отчет о полученных знаниях, о том, как научились осуществлять связь теории с практикой. Им знания открывают горизонты, указывают путь к борьбе за выполнение предначертаний партии. Предначертания эти сложные, решение их потребует усилий всей партии, всего народа.

И первым среди тех, кто призван донести до масс революционный пафос марксизма-ленинизма, увлекает и вдохновляет на подвиги в труде, является пропагандист 2-го Свердловского подразделения А. С. Никитин.

А. КРУШИНСКИЙ.

На снимке: А. С. Никитин ведет занятия.

Труд дисциплиной крепок ЧЕСТЬ АВИАТОРА



На этом снимке — один из лучших ремонтников вертолетного участка ЛЭРМ Салехардского подразделения комсомолец Александр Хитяев.

РАБОТАТЬ ПО-НОВОМУ

В Курганском подразделении состоялось комсомольское собрание, посвященное предстоящему переходу на новую систему планирования и экономического стимулирования. Об особенностях новой реформы хозяйствования рассказала старший инженер-экономист В. А. Бельх. Перед молодыми авиаторами выступили заместитель начальника политотдела А. М. Зобнин и командир Курганского подразделения А. И. Чернявский.

подразделений гражданской авиации. Важнейшей их задачей является воспитание в каждом чувства гордости за высокое звание работника гражданской авиации, безупречной дисциплины и высочайшей самодисциплины, политической сознательности, заинтересованности в успехе общего дела.

В постановлении ЦК КПСС «О работе партийных организаций Тульской области по воспитанию социалистической дисциплины труда в коллективах промышленных предприятий истроек» говорится: «Строжайшее соблюдение дисциплины, порядка и организованности, честное отношение к труду и социалистической собственности должно стать личным убеждением каждого человека, нормой его поведения, первейшим гражданским долгом и обязанностью».

Эти требования партии отражают волю и интересы нашего народа, социалистического государства.

И надо, чтобы каждый авиатор с честью выполнял свой священный долг и был достоин высокого звания строителя коммунизма.

А. НАЗАРОВ,
заместитель
начальника
Политуправления
гражданской
авиации.

ров — руководителей партийных и общественных организаций является систематическая, глубокая, последовательная и настойчивая борьба за повышение чувства ответственности каждого работника за порученный ему участок дела, а значит, и весь коллектив в целом.

Однако приходится констатировать, что в ряде мест понижена требовательность ко всем категориям работников за полное и точное выполнение известных решений партии и правительства по Аэрофлоту, приказов и директив министерства и Политического управления гражданской авиации. Некоторые партийные организации еще несвоевременно реагируют на случаи грубого нарушения правил полета, все еще недостаточно воспитывают руководящие кадры в духе строжайшего соблюдения дисциплины, оказывают слабое влияние на повышение авангардной роли коммунистов и комсомольцев на производстве.

Беспринципное отношение к рассмотрению нарушений в Алма-Атинском подразделении привело к тому, что здесь не были приняты меры партийного и общественного воздействия к большинству нарушителей дисциплины и порядка. В Челябинском подразделении 32 коммуниста допу-

стили дисциплинарные проступки, однако, в партийном порядке рассмотрено только десять дел, и то по ним ограничили мягкими мерами. В этом подразделении в прошлом году партгруппа командир корабля Комиссаренко допустил пьянство в рейсовых условиях. Однако партсобрание сочло возможным... оставить его на этой почетной должности.

Такого рода работники в любом коллективе составляют незначительную часть. Но надо ли говорить о том, что в авиации строгая дисциплина имеет особое значение!

Есть немало испытанных, эффективных мер воспитательного воздействия на работника, отклоняющегося от норм поведения. Но порой нужно и «власть употребить».

Особенно опасен либерализм к людям, допустившим пьянство в служебное время. Терпимость здесь неоправданна. Необходимо создать условия неотвратимости самого жестокого наказания за нарушение дисциплины во время выполнения полетов, что зачастую наносит нам немалый ущерб.

Вопросы укрепления дисциплины, борьба с беспечностью, благодушием, зазнайством должны стоять в центре внимания партийных и общественных организаций

Пассажиру — заботу и внимание

гочисленных записей есть и такая лаконичная: «Спасибо за настоящее аэрофотовское обслуживание».

Отдел перевозок Ижевского аэропорта тоже занимает не последнее место среди других служб. В социалистическом соревновании за февраль ему присуждено третье место. В честь 50-летия Советской власти каждый из авиарботников службы принял на себя индивидуальное обязательство, в которых

сами авиарботники, но новоселье они могут справиться только года через три. Создать для пассажира хотя бы минимум удобств можно и сейчас.

Немало времени нужно пассажиру, чтобы поломать голову над разгадкой расписания: Попробуйте угадать, что за рейсы: «Баз — Ульян — Пенза — СРТ» или: «Красно — Курья — Юкам — Глаз». Ребус! Правда, работники службы руководствовались

С десятого марта был введен новый рейс Свердловск — Ижевск — Киров. Мы объявили об этом в газетах, по радио, желающих улететь в Свердловск много, а бронь для нас установлена 15 мест. Это очень мало. Хорошо, если бы непосредственно в Ижевск выполнялся рейс, а грузовой самолет АН-24 мы всегда обеспечим.

Говорят, что самый неприглядный дом покажется уютным, если гостеприимны и приветливы его хозяева. Заботливыми и добрыми хозяйками стали А. Титова, Е. Рагулина, А. Фалалева, Л. Афанасьева, все они опытные работники, ударники коммунистического труда.

У уральских авиаторов прекрасная техника, и надо, чтобы великолепным лайнерам соответствовала высокая культура обслуживания.

Н. МАСЛОВА.

Н ЕЗАВИСИМО от того, маленький или большой аэропорт, воздушный пассажир уверен, что если он побеспокоился заблаговременно о билете, ему обеспечена бронь, если отличная погода, то он обязательно улетит вовремя, и уж непременно к его просьбам относятся с должным вниманием и чуткостью. Разочарование иногда приходит от столкновения с действительностью. Подобное испытывают пассажиры Сафакулевского аэропорта Курганского подразделения. Вот что пишет его начальник тов. Мельченков:

«Хочется узнать у авиарботников Челябинского гор-агентства, сколько дней требуется, чтобы записать фамилию пассажира и забронировать ему место на нужный рейс и число. Может быть, к нам пассажирам такое отношение потому, что наш аэропорт относится к Курганскому подразделению, а не Челябинскому, и мы для них своего рода чужаки?» — спрашивает тов. Мельченков.

«НЕОБ ОСНОВАННЫЕ ЖАЛОБЫ»

«Книга замечаний и предложений» служит своеобразной оценкой работы служб перевозок. В Пермском аэропорту работники отдела перевозок, обслуживающие местные воздушные линии, показали «Книгу замечаний и предложений», которую с полным правом можно назвать «книгой благодарностей». В ней нет жалоб. Среди мно-

одним из основных пунктов является «чутко и внимательно относиться к нуждам пассажиров, не иметь от них ни одной жалобы».

Но жалобы есть, обоснованные и необоснованные, как говорит Федор Алексеич Клюкин, начальник отдела перевозок. К необоснованным, в частности, относится желание пассажиров скорее видеть в городе новый аэровокзал. За это голосуют обеими ру-

добрыми чувствами, торопились скорее сообщить пассажирам об изменениях в расписании. Но лучше на день позже, чем такое расписание-загадка.

— Большинство жалоб от транзитных пассажиров, — рассказывает Ф. А. Клюкин. — По вине отдела перевозок с начала года была только одна задержка. Но часто нашу бронь нарушают другие аэропорты.

Умелец А. Савельев

К концу рабочего дня на одном из самолетов ЛИ-2 была обнаружена неисправность в проводке к компасу ДГМК-3. Устранить дефект остался Анатолий Савельев. Пришлось повозиться до четырех часов утра. Зато самолет ушел точно по расписанию.

Одна из черт характера Анатолия — жить интересами производства. Когда в Челябинском аэропорту радионавигаторы приступили к изготовлению тепловой машины для устранения льда на взлетной полосе, он в свободное от работы время разработал компоновку электрооборудования и вместе с творческим

коллективом подготовил две тепловые машины для автопарка.

В создании машины для устранения обледенения на самолетах есть заслуга и авиатехника по приборам Анатолия Савельева. Впервые приземлившись в аэропорту лайнеру ИЛ-62 обледенение снимали с помощью этой машины. Сейчас она передана для эксплуатации на линейку. Схему и компоновку машины Савельеву разрешили защищать как курсовой проект. Он студент заочник пятого курса Омского авиационного училища.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.

В социалистическом обществе качественно изменилось положение трудящегося. Он не подневольный исполнитель — он полноправный хозяин. Понятие «рабочая честь» в стране социализма приобрело новый смысл. В нем, этом, понятии, сочетаются любовь и уважение к труду с сознанием, что работаешь на себя, на свое государство, во имя еще более прекрасного будущего — коммунизма.

Честь работника гражданской авиации — это честь строителя коммунизма. И это сознание приумножает силы, повышает чувство ответственности за то, что делаешь.

В гражданской авиации СССР немало людей, известных всей стране, отмеченных высокими правительственными наградами, героев труда. Отраднo, что не только они, правофланговые, но и подавляющее большинство авиарботников дорожат честью советского труженика, почетным званием авиатора, работают на совесть.

Крепкая дисциплина и организованность, хорошая выучка и высокое сознание есть и будут определяющим условием обеспечения безопасности полетов — важнейшего показателя работы гражданской авиации. Над его выполнением трудится многочисленный отряд подготовленных, зрелых, опытных командиров, руководителей полетов, инженерно-технических работников. Высокая партийная прослойка, особенно среди представителей ведущих профессий, создает наиболее благоприятные условия для успешного решения задач, стоящих перед гражданской авиацией.

В этом отношении в первых рядах идут коллективы в целом Украинского, Восточно-Сибирского, Западно-Сибирского, Грузинского, Московского управлений транспортной авиации, Харьковского, Ростовского и другие.

Но мы не можем забывать



В Курганском аэропорту Людмила Глуценко трудится недавно. Она только делает первые шаги своей трудовой биографии, начинает постигать секреты работы радиооператора. Среди молодых авиарботников пользуется уважением. Комсомольцы избрали Людмилу своим вожаком — она заместитель секретаря центральной комсомольской организации аэропорта.

Фото

В. Воробьева.

крывать глаза на то, что еще нередки случаи, когда человек относится к выполнению своих обязанностей безответственно — просто скажем, недостойно. Особенность деятельности летных подразделений состоит в том, что от моральных и деловых качеств авиаспециалистов, от их честности и принципиальности, высокого сознания партийного и служебного долга зависит безопасность воздушных перевозок. Нам хорошо известны случаи, когда недисциплинированность, халатность, необученность отдельных лиц снижали общие успехи больших коллективов, смазывали результаты честного труда сотен и тысяч авиарботников.

Немногим более двух месяцев тому назад Центральный Комитет КПСС рассмотрел вопрос «О работе партийных организаций Тульской области по воспитанию социалистической дисциплины труда в коллективах промышленных предприятий истроек». В постановлении подчеркнута необходимость «укрепления трудовой дисциплины как важного средства развития социалистического производства».

В большинстве подразделений гражданской авиации сделан правильный вывод из этого постановления: генеральной линией в работе команди-

Из Челябинска регулярно выполняется 201 рейс. Для пассажиров нашего аэропорта установлена бронь четыре места. Но нередко она нарушается. Так, в январе дважды был полностью загружен самолет, то же самое повторилось 21 и 22 февраля.

Если приходится обращаться в гор-агентство с просьбой забронировать место пассажиру или уточнить маршрут дальнего следования, в лучшем случае можно получить отрицательный ответ, а вообще его работники предпочитают следовать поговорке: «молчание — золото». Вот, например, радиogramма 270800 «Челябинск — гор-агентство. Просим забронировать одно место на рейс 1601 на четвертое марта до Минеральных Вод. Пассажира Кукшин». Через три дня новый запрос. К радиogramме 011112 добавляем, что пассажир находится у телефона, ждет ре-

зультата. Следует ответить: «Не мешайте работать».

К Саньке Просекову

Пассажиры видят под крылом самолета пятна леса, паутину дорог, грудки квадратиков — деревни. Вдруг один из пассажиров делает шаг в сторону кабины, стучит и, стараясь заглушить прохот двигателя, орет:

— Пилот! Слышишь, пилот?

— Чего тебе?

— Вон там, на опушке бора, видишь — это кордон Заборский. Посади самолет. Лесник Санька Просеков мне три рубля должен.

И самолет разворачивается на посадку...

Мыслимо ли такое? Наверное, мыслимо...

...Граждане Седельникова и Менщикова не устояли перед соблазном воспользоваться «услугами воздушного транспорта» — сэкономить время. В Мехонском аэропорту они купили билеты, чтобы долететь до Чашей. Начальник аэропорта, продав билеты до Чашей, извинительно сообщил, что самолет несколько задерживается. Это «несколько» продолжалось, однако, три часа, и пассажирам показались странной «экономия времени», за которую агитируют авиаторы.

Наконец, самолет в Мехонском. Обрадовались. Теперь наступает срок действительной экономии: каких-то 10—15 минут в воздухе и — Чаша...

Но вот прошло 15 минут. А Чашей нет. Прошло 20 минут, 25. Наконец — ура! — самолет пошел на посадку. Перед пассажирами выросли здания службы... Курганского аэропорта!

Работник аэропорта, когда к нему обратились недоуме-

вающие и обиженные пассажиры, мог лишь, как Сулейман, помочь советом:

— Ждите до утра, сейчас никто вас не повезет.

Кроме горькой перспективы ожидания, у навестивших Курган пассажиров возникла денежная проблема: финансовые ресурсы не были рассчитаны на увеселительные прогулки по воздуху. Одновременно с решением финансовой проблемы пострадавшим пришлось двигаться в сторону железнодорожного вокзала — почему-то наземный транспорт оказался более надежным в смысле экономии времени и нервов.

Кстати, когда прилетевшие вместо Чашей в Курган поняли за это пилоту, он им ответил: «А вы что не сказали, что вам в Чаша надо? Постучали бы в кабину! А так вас можно и в Ташкент увезти». Выходит, пострадавшим еще повезло: самолет не летел дальше Кургана!

Оказывается, надо стучать в кабину: посади, мол, пилот машину, мне с Санькой охота повидаться.

БУЛАЕВА,
мастер производственного обучения ГПТУ № 10.
ст. Кособродск

Всегда оперативно выходит стенная газета Салехардского подразделения, где редактором Федор Григорьевич Гребцов. Редакционная коллегия всесторонне вторгается в жизнь авиакolleктива, смело бичует нерадивых, рассказывает о лучших тружениках северной авиации.

НА СНИМКЕ: редколлегия за работой.

Снимок
А. Крушинского.

Из истории авиации УРА! САМОЛЕТ В ВОЗДУХЕ

В нынешнем году исполняется 55 лет со времени первого посещения города Свердловска (в то время Екатеринбург) летчиком А. А. Васильевым, который превращал свои опыты в публичное платное зрелище.

Старая екатеринбургская газета «Уральская жизнь» за 1912 год описывает это событие так:

«Моноплан «Блерио» Васильева — небольшая гоночная машина — грандиозная стрекоза с белыми крыльями. Техника авиатора с трудом удавалось сдерживать напор любопытных, желавших поближе посмотреть систему проволочек, с помощью руля и грандиозного мотора позволяющих одерживать славную победу над воздухом.



За оградой велодрома от важного летчика собрался смотреть весь город. На всех пригорках, на широких площадях, примыкающих к тюрьме и к земской больнице, расположились десятки тысяч бесплатных зрителей. На велодроме идет спешная сборка аппарата. Авиатор надел свой кожаный костюм. Воздух оглашается треском и жужжанием пропеллера.

Пять минут томительного ожидания. Рабочие едва сдерживают рвущуюся машину. Взмах рукой — и она быстро скользит по земле около публики. Через минуту авиатор уже плавно парит в воздухе, направляясь к Верх-Исетскому пруду. При повороте на тюрму он поднимается выше, выше... Аппарат похож на небольшую птицу, а фигура авиатора комично миниатюрна. Громкое «ура», аплодисменты перекальваются за оградой велодрома, где над головами толпы парит авиатор.

После ряда красивых поворотов авиатор неожиданно плавно опускается на площадку велодрома.

Представление окончено. Но на площади долго еще не смолкает «ура». Там питают надежду, что авиатор взлетит еще раз... Напрасное ожидание.

Вместо «Блерио» на горизонте показался воздушный шар, пущенный на гулянье в Верхисетской даче.

«Две победы в воздухе в один день» — заключает газета.

Г. БЕСЕДНЫХ.



Старший техник-бригадир Ныробского аэропорта П. Д. Чистин пришел в авиацию более десяти лет назад. Начиная с обслуживания самолетов ПО-2, ЯК-12.

Сейчас приходится иметь дело с вертолетным парком, проходящими транзитом через Ныроб ЛИ-2. Если самолет обслуживает бригада Чистина, — значит «технари» не подведут. Крылатая машина вовремя отправится в рейс.

Фото В. Гурина.

Спорт СЕРЕБРО КУРГАНЦЕВ

Недавно были подведены итоги Всесоюзных женских соревнований по радиоспорту. В соревнованиях участвовало более 600 женщин-спортсменок Советского Союза.

Команда курганцев, в которую входила радиооператор Курганского подразделения З. Юхевич, заняла общее второе место.

Все участницы выполнили нормативы первого разряда. Скоро серебряным призерам будут вручены награды.

СОЗДАДИМ КНИГУ

«ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА УРАЛЕ»

Третьего марта 1967 года собрание партийного актива Уральского управления гражданской авиации высказало пожелание о создании книги очерков «История развития гражданской авиации на Урале». Политотдел создал редакционную комиссию по подготовке издания такой книги. В настоящее время редакционная комиссия располагает очень скудными материалами по раннему периоду истории советской авиации на Урале.

Газета «Авиатор Урала» в этом году познакомила нас с одним из пионеров советской авиации П. А. Типикиным и первом авиаотряде на Урале. Из других источников известно, что «за 1924 год были проведены агитационные перелеты по Уралу» (В. Н. Шапошников, «Очерк развития ГВФ за 40 лет»). Бывший сотрудник Уральского управления ГВФ А. П. Шубин

подготовил материалы «К истории гражданской авиации Урала», из которых явствует, что «в 1925 году на средства уральских пайщиков «Добролета» был приобретен самолет типа «Юнкерс Ю-13», названный «Красный Урал».

В 1926 г. на этом самолете были выполнены первые агитационные полеты. Первый из них был совершен в апреле 1926 г. Этот полет проходил по маршруту Свердловск — Ревдинский завод — Старая Утка — Свердловск и по участку Свердловск — Асбестовые рудники в прямом и обратном направлениях. В том же году был совершен агитполет через пункты Касли, Челябинск, Троицк, Миасс, Златоуст общей протяженностью 692 км.

Из этих сообщений не ясно, кто совершил эти перелеты. Ничего не известно о годах с 1918 по 1924 и с 1924 по 1926. Была ли авиация в эти

годы на Урале? Из этих же материалов известно, что в конце 20-х годов действовала Транс-Сибирская магистраль Москва — Владивосток, что от этой линии постепенно создаются ответвления в глубь уральских районов. В материалах говорится, что в августе 1930 года была организована первая регулярная внутренняя воздушная линия Свердловск — Магнитогорск (через Челябинск).

До мая 1934 г. все предприятия гражданской авиации Урала входили в состав Московского управления воздушных линий. 19 мая 1934 года вышло постановление Совета Народных Комиссаров СССР о реорганизации ГУ ГВФ и ликвидации его ведомственных объединений и трестов. Было образовано двенадцать территориальных управлений ГВФ. В их числе — Уральское территориальное управление ГВФ с местонахождением в г. Свердловске.

Затем после ряда изменений ведомственного подчинения, в июле 1939 года создается Уральская авиагруппа спецприменения и МВЛ ГВФ с местонахождением в Свердлов-

ске. Она входит в управление воздушной магистрали Москва — Иркутск.

А. П. Шубиным собраны материалы, показывающие рост объема авиаперевозок в тридцатые годы, названы типы самолетов, которые эксплуатировались на авиапредприятиях Урала, а также работа авиации спецприменения. В материалах говорится, что в период Великой Отечественной войны гражданская авиация перестраивает свою работу в соответствии с суровыми требованиями того времени. Говорится и о том, что 4 сентября 1942 г. вновь создается Уральское управление ГВФ (участок магистрали от Москвы до Омска).

К вам, авиаторы, обращаются политотдел УрУ ГА и редакция газеты с просьбой включиться в работу по сбору материалов, характеризующих рождение и развитие авиации на Урале.

Ждем ваших снимков, воспоминаний, рассказов о первых летчиках-уральцах. Свои материалы с пометкой «Страницы истории» высылайте по адресу: Свердловск, 20, редакция газеты «Авиатор Урала».



ХОРОШЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СЧИТАЕТСЯ В КОЛЬЦОВСКОМ АЭРОПОРТУ ТЕХНИК ПО УЧЕТУ ОМТС ВАЛЕНТИНА ИВАНОВНА ПОЧТАРЕВА. СВОИМ ЗАБОТЛИВЫМ ОТНОШЕНИЕМ К РАБОТЕ ОНА ЗАСЛУЖИЛА УВАЖЕНИЕ АВИАТОРОВ.

Снимок
А. Крушинского.

Достоинство стоят на страже безопасности полетов инженеры-синоптики Магнитогорского аэропорта Нейла Хусанова и Людмила Калугина.

Их метеосводки всегда оперативны и верны.

Снимок А. Крушинского.



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

За редактора А. М. ЗОБНИН.

НС 31187 Заказ № 2607

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