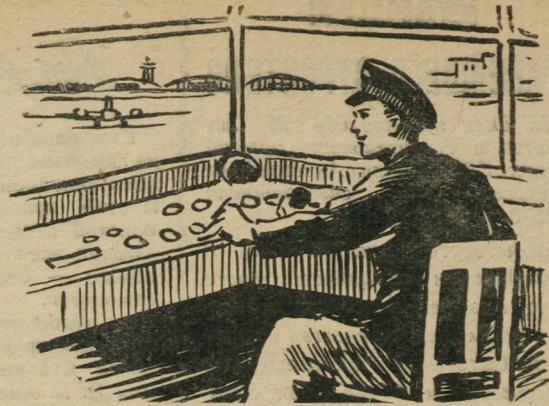


РАБОТНИКИ СЛУЖБ ДВИЖЕНИЯ!

Улучшайте качество
руководства полетами!

Обеспечим высокую
регулярность движения
самолетов и полную
безопасность полетов!



Требуем Свердловский Аэропорт в образцовый на трассе МОСКВА - ВЛАДИВОСТОК

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ— главное в работе

9 мая старший диспетчер аэропортового диспетчерского пункта Свердловского аэропорта А. Д. Семенов самовольно, без надобности, дал указание экипажу Ли-2 о следовании по маршруту, непредусмотренному планом.

Перечисленные нарушения характеризуют низкую трудовую дисциплину среди некоторой части личного состава службы движения Свердловского аэропорта; они вносят путаницу, нарушают ритмичность и последовательность в руководстве движением самолетов и создают предпосылки к летным происшествиям.

В службе движения Свердловского аэропорта работает трудолюбивый, высококвалифицированный состав, которому по силам решать сложные и ответственные задачи. Коллектив может обеспечить оперативное умелое руководство полетами. Но вся беда в том, что в службе движения Свердловского аэропорта за последнее время снизились требовательность к работникам. Заместитель начальника аэропорта по движению А. А. Теплицкий, руководители полетов и старшие диспетчеры слабо контролируют работу диспетчерского состава, своевременно не вскрывают причин, обуславливающих нарушение правил руководства полетами, не делают должных выводов из допущенных нарушений правил руководства полетами. Не случайно, одни и те же нарушения повторяются.

Руководство Свердловского аэропорта, и в частности П. П. Збыковский и А. А. Теплицкий, партийная организация службы движения, возглавляемая А. Ф. Исаковым, должны серьезно задуматься над созданным положением по руководству полетами в Свердловском аэропорту и принять решительные меры, чтобы предотвратить случаи нарушения правил руководства полетами. Необходимо воспитывать у каждого работника службы движения чувство ответственности за обеспечение безопасности при руководстве полетами и сделать каждое нарушение предметом всестороннего обсуждения.

Коллектив Свердловского аэропорта взял на себя большое обязательство, решив превратить порт в образцовый на трассе Москва—Владивосток. В успешном его выполнении многое зависит от службы движения — и регулярность движения, и безопасность полетов. Личный состав службы движения должен глубоко проанализировать и искоренить все имеющиеся ныне недостатки в работе и внести свой достойный вклад в это важное дело.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы движения Уральского
управления ГВФ.

Командир самолета Ан-2 Валентин Всеволодович Галяминских по праву считается одним из лучших пилотов в Челябинском подразделении. Дисциплинированный, в совершенстве знающий материальную часть самолета, на котором летает, он добивается хороших производственных результатов. Недавно Валентин Всеволодович успешно подготовился и сдал зачеты на право перевозки пассажиров.

Поддерживая патриотический почин, В. В. Галяминских одним из первых среди пилотов Челябинского подразделения включился в соревнование за звание экипажа коммунистического труда. В течение последних месяцев он прочно удерживает переходящий мандат, дающий право ехать на первый слет бригад и ударников коммунистического труда Уральского территориального управления ГВФ, который состоится летом нынешнего года.

На снимке: командир самолета Ан-2 Валентин Всеволодович Галяминских в штурманской комнате во время подготовки к очередному рейсу.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПРОИЗВОДСТВУ

31 мая состоялась отчетно-выборная профсоюзная конференция в Уктусском подразделении. Она собралась в период, когда весь личный состав подразделения направляет свои усилия на то, чтобы с честью выполнить план второго года семилетки, успешно провести летнюю навигацию.

С отчетным докладом выступил А. Ф. Позднышев. В своих выступлениях делегаты конференции подвергли критике работу местного комитета, который уделял недостаточно внимания вопросам производственной деятельности коллектива подразделения. В частности, отмечалось, что местный комитет мало занимался вопросами обеспечения безопасности полетов, регулярности движения. За отчетный период в подразделении произошло несколько летных происшествий. Но местком ни разу серьезно не занимался вопросами производственной деятельности. Слабо руководил он социалистическим соревнованием и соревнованием коллективов, борющихся за право именоваться коммунистическими.

Профсоюзная организация не повела борьбу с нарушителями трудовой дисциплины. Недостаточно активно работал и товарищеский суд, призванный силой общественного мнения воздействовать на нарушителей трудовой и общественной дисциплины, помогать коллективу подразделения выполнять производственный план.

Делегаты конференции справедливо критиковали плохую работу клуба, который до сих пор не стал центром культурной жизни личного состава подразделения.

Конференция избрала новый состав местного комитета и ревизионной комиссии. На организационном заседании нового состава местного комитета председателем избран Б. А. Сивашинский.

Навстречу
1-му слету коллективов
и ударников
коммунистического труда



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 43 (964) | СРЕДА, 8 ИЮНЯ, 1960 г. | Год издания 18-й

МОБИЛИЗОВАТЬ РЕЗЕРВЫ

Весь советский народ в эти дни живет одним стремлением — достойными делами встретить очередной Пленум ЦК КПСС, который рассмотрит важные вопросы развития промышленности, транспорта, строительства.

Авиарботники Уральского территориального управления ГВФ также решили достойно встретить Пленум ЦК КПСС. В большинстве коллективов развернуто соревнование, которое помогает добиваться еще более высоких результатов. Производственный план пяти месяцев 1960 года по Уральскому территориальному управлению ГВФ по основным показателям, согласно оперативным данным, выполнен по налету часов на 114,3 процента, по тонна-километрам — на 104,6 процента. Пятимесячный план по налету часов, приведенных к Ан-2, выполнен на 122 процента. Задача по отправкам пассажиров в целом выполнена на 102,1 процента, тогда как по отправкам почты — на 75,8 процента, а грузов — на 93,4 процента.

Следует отметить, что пятимесячный план по основному показателю — налету тонна-километров — выполнен всеми уральскими авиаподразделениями.

Успешно справились с пятимесячным заданием по отправке пассажиров Пермское, Уктусское, Челябинское подразделения, Тюменская авиагруппа и Магнитогорский аэропорт. План по грузовым отправкам выполнили Курганское, Пермское подразделения и Магнитогорский аэропорт. Все остальные подразделения с планом отправки почты и груза не справились, в том числе Свердловский аэропорт. План по отправке пассажиров Свердловский аэропорт выполнил лишь на 83,8 процента, почты — на 93,4 и груза — на 94,9 процента. Следует отметить, что особенно плохо работали все подразделения нашего управления в мае. Это привело к тому, что большинство подразделений и в целом Уральское управление, согласно оперативным данным, план мая по основным показателям не выполнили.

С подобным положением мы не можем мириться.

Долг личного состава всех уральских подразделений мобилизовать резервы, лучше использовать новую авиационную технику, чтобы добиться новых успехов в деле выполнения производственных планов 1960 года.

Новости

Чтоб еще краше стали города

Вчера в Москве, в Большом Кремлевском дворце начало свою работу Всесоюзное совещание по градостроительству. Его участники обсудят вопросы планировки, благоустройства и застройки городов СССР.

Наступление летней навигации выдвигает новые, повышенные требования перед авиаработниками всех служб. Особенно большие задачи стоят в нынешнем году, когда значительно возрастает объем пассажирских, почтовых и грузовых перевозок, увеличится интенсивность движения самолетов на трассах, в том числе и уральских авиалиниях.

Большая ответственность ложится на работников служб движения в деле обеспечения безопасности и регулярности движения самолетов. К сожалению, за последнее время в подразделениях Уральского территориального управления ГВФ имеют место случаи нарушения правил руководства полетами по вине работников служб движения. Требования наставлений, инструкций и приказов, регламентирующих летную работу, в ряде случаев не выполняются, а руководители служб движения подразделений и аэропортов плохо контролируют их выполнение.

Серьезное беспокойство вызывает положение дел в службе движения Свердловского аэропорта, где работники службы движения упускают из виду то обстоятельство, что бесконтрольность, самонадеянность могут привести к нежелательным результатам. Здесь за последнее время произошел ряд грубых нарушений правил руководства полетами. Так, 27 апреля по недисциплинированности командира корабля М. Ф. Титова и недостаточной требовательности руководителя полетов В. А. Гурьева в Свердловском аэропорту был сорван облет курсо-гладисадной системы. В результате этой халатности курсо-гладисадная система не работала почти сутки. Тем не менее руководство аэропорта довольно равнодушно прошло мимо такого вопиющего нарушения.

Десятого мая руководитель полетов В. П. Кузнецов с ведома начальника аэропорта П. П. Збыковского, его заместителя по движению А. А. Теплицкого дал согласие на прием самолета Ту-104, при неисправности посадочных огней взлетно-посадочной полосы. Этот случай говорит о том, что руководители полетов Свердловского аэропорта к руководству полетами высотно-скоростной авиации подходят без должной ответственности.

Одиннадцатого мая по нераспорядительности молодого руководителя полетов Свинтецкого и халатности диспетчеров районного диспетчерского пункта Г. М. Вакилова и К. А. Гульманова не был предупрежден самолет Ту-104, следовавший рейсом 089, о наличии грозы в зоне Свердловского аэропорта. В результате при снижении этого самолета в мощной облачности ударом молнии повредило хвостовой обтекатель, что случайно не закончилось более тяжелым летным происшествием.

Заместитель начальника Свердловского аэропорта Теплицкий и руководители полетов не уделяют должного внимания соответствию квалификации работников выполняемым обязанностям. Например, 27 мая руководитель полетов В. П. Кузнецов в нарушении требований и приказов направил для самостоятельной работы на РСП-4 диспетчера В. М. Цехановича, не допущенного к самостоятельной работе на этом объекте. Это послужило причиной допущенного В. М. Цехановичем опасного сближения двух тренировочных самолетов в районе третьего разворота. Такое нарушение могло привести к тяжелому летному происшествию.

Диспетчеры старто-командного пункта допускают грубые нарушения, передавая экипажу команды, относящиеся к пилотированию самолетов. Так, 27 мая диспетчер стартового командного пункта Н. П. Катаев дал указание самолету в ночных условиях о преждевременном выполнении им первого разворота.

До сего времени в службе движения Свердловского аэропорта не прекращаются случаи нарушений табеля срочных сообщений о движении самолетов. Кстати, подобные нарушения допускаются диспетчерами Челябинского, Тюменского и других уральских аэропортов. Например, 15 мая в адрес Куйбышевского УРДС не сообщены из Свердловского аэропорта о посадке рейса 497, из Челябинска — рейса 749. А 16 мая из Тюмени не дали план полета самолета Ли-2. Нечего объяснять, к каким затруднениям в руководстве полетами и путанице приводят подобные «ошибки».

Имеются случаи решения диспетчерами аэропортового диспетчерского пункта вопросов, не входящих в круг их обязанностей. Например,

СТАРЕЙШЕГО СТРОИТЕЛЯ

На днях исполнилось 25 лет работы в строительных организациях ГВФ Павла Анисимовича Козырева — газосварщика СМУ-8.

За четверть века работы в Гражданском воздушном флоте П. А. Козырев много сил и энергии отдал строительству культурно-бытовых, промышленных сооружений и жилья для авиаработников. Имея несколько строительных специальностей, он безотказно выполняет все порученные ему работы, заботливо воспитывает и обучает молодых рабочих, передает им свой богатый опыт.

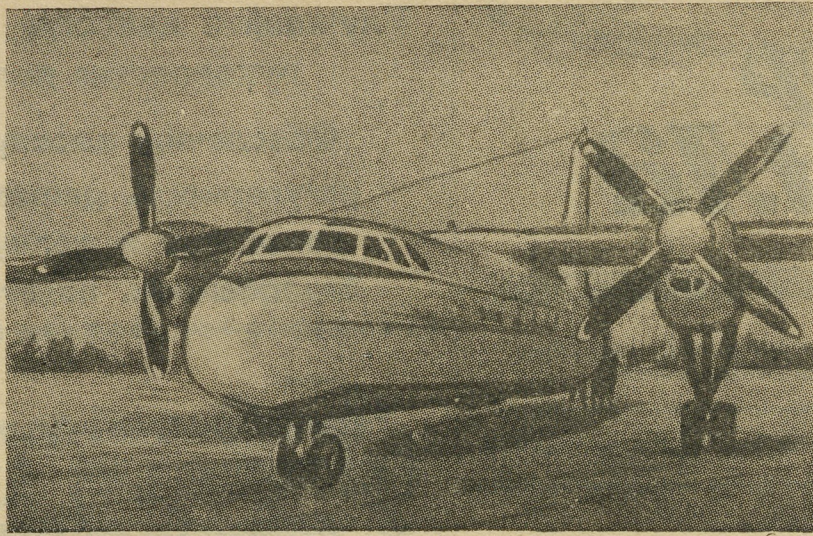
Товарищи по работе горячо поздравили Павла Анисимовича с юбилеем, пожелав ему здоровья и дальнейших успехов в труде.

Руководство «строительно-монтажным управлением № 8 ГВФ» обьявило П. А. Козыреву благодарность и наградил ценным подарком — настольными часами.

Реформа

Еще одна новая машина выходит на «местные» авиационные линии. В этой красивой серебристой птице с первого взгляда все кажется знакомым — она из семьи самолетов, созданных под руководством главного конструктора лауреата Сталинской премии О. К. Антонова. Как и Ан-10, новый пассажирский самолет Ан-24 — моноплан с верхним расположением крыла. У него два турбовинтовых двигателя мощностью по две тысячи лошадиных сил, созданные коллективом под руководством конструктора А. Г. Ивченко.

Ан-24 не нуждается в больших аэродромах. Небольшая длина разбега позволяет новому самолету взлетать и садиться всюду. В различных вариантах Ан-24 имеет до 40 мест. Скорость его только 560 километров в час. На средних трассах такие экономичные



турбовинтовые самолеты необходимы. Ан-24 может преодолеть без посадки до тысячи восьмисот километров.

По комфортабельности и удобствам Ан-24 не уступает лучшим современным самолетам. Салон отделан новейшими пластическими материала-

ми, освещается лампами дневного света. Это новинка на наших самолетах. Кабина герметична. В ней при полетах на любой высоте, независимо от давления и температуры воздуха снаружи, сохраняются атмосферные условия, близкие к наземным.

На снимке: новый самолет Ан-24. («Комсомольская правда»).

Письмо в редакцию

Обеспечить технической литературой

Большая тяга у летчиков нашего подразделения к знаниям.

Поэтому вполне понятны желания каждого летчика иметь свою личную библиотеку. Особенно большой спрос у авиаторов на специальную литературу: книги о самолетах Ан-2, моторах Аш-62 ИР, практической аэродинамике самолета Ан-2 и другие. Но приобрести эту литературу у нас невозможно.

Больше того, даже крайне необходимых наставлений у нас не хватает. Так, на весь наш коллектив, а он не такой уж маленький, имеется всего лишь пять руководств по эксплуатации самолета Ан-2. Этого совершенно недостаточно.

Не пора ли еще раз поставить вопрос перед главным управлением ГВФ об увеличении тиража специальной литературы — особенно по самолетам, моторам и практической аэродинамике машин, эксплуатируемых в подразделениях ГВФ.

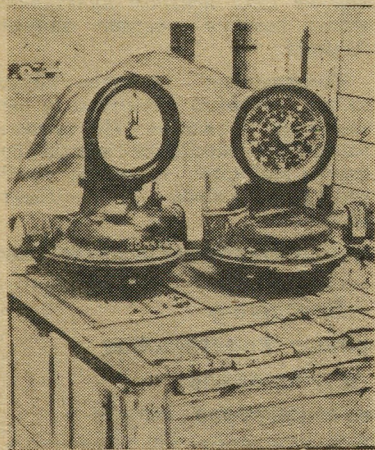
М. МАЙОРОВА, пилот, профгруппорг Челябинского подразделения.

К новому относятся по старинке

Новая техника, в большом количестве поступающая в уральские подразделения, помогает личному составу качественнее обслуживать самолеты на земле, увереннее руководить их полетами, создавать удобства для трудящихся, пользующихся авиатранспортом. Но, к сожалению, новую технику не везде умеют по-хозяйски беречь и разумно использовать.

«Примером» тому может служить Челябинское подразделение. В мае здесь был проведен комсомольский рейд, в котором приняли участие молодые авиарботники тт. Коваленко, Трошин, Лысак, Фескова, Куликовских и другие. Всюду побывали комсомольцы, ничто не ускользнуло от их внимательного глаза.

Взять хотя бы материальный склад. Здесь находится оборудование, предназначенное для служб подразделения. Приборы, агрегаты, а также материалы хранятся под открытым небом длительное время, постепенно портятся, теряют свои качества. На фотографии № 1 показаны часы для бензоаппаратов, которые лежат больше года под



Более года хранятся под открытым небом и ржавеют.

открытым небом и ржавеют. Спрашивается, зачем было направлять в Челябинское подразделение этот прибор, если в нем нет надобности? Или надобность есть, да руководители подразделения и автобазы не используют новую технику?

На следующей фотографии можно увидеть тепляк, стоимость которого около десяти тысяч рублей. Пять лет назад тепляк поступил в подразделение и до сих пор не используется по назначению. Деревянные части его сгнили, брезент превратился в лохмотья. Тепляк используется как кладовая для моторных чех-

ТЕХНИКА ЖДЕТ ХОЗЯЙСКИХ РУК

С этим мириться нельзя

лов. Второй тепляк находится на линейке в таком же состоянии.

Не лучшую картину увидели комсомольцы и в службе связи. Аккумуляторы, запасные части к радиоаппаратуре не используются около трех лет. Стоит без

Комсомольский рейд показал, что в подразделении много оборудования не используется по назначению, к сожалению, командование и общественные органи-

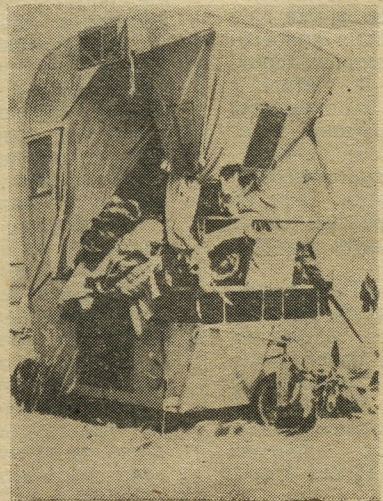
Рабочеровский РЕЙД

действия на командно-диспетчерском пункте радиостанция РАС-УКВ. А ведь это сложное оборудование стоит более двухсот тысяч рублей! Моторы не используются и стоят около пяти лет.

В ожидании ремонта...

Если к новой технике такое отношение, что можно говорить о работающем оборудовании, об агрегатах, временно вышедших из строя? На аварийной электростанции, например, аккумуляторы, не поставленные под нагрузку, находятся в грязном состоянии и постепенно разряжаются. Не может подразделение уже более трех месяцев отправить в ремонт два авиационных двигателя. Неисправные прожекторы давно ждут хозяйских, заботливых рук. Но эти руки до них почему-то никак не доходят.

На территории Челябинского аэропорта комсомольцы обнаружили большое количество металлолома. Старые списанные моторы, автопогрузчик, кузов автобуса, различное снятое с производства оборудование — все это валяется в беспорядке, ржавеет, тогда как стране требуется много металлического лома, чтобы запустить им мартены и получить для нужд народного хозяйства дополнительно миллионы тонн металла.



Стоимость этого тепляка — десять тысяч рублей, и стоит он без действия уже пять лет. Как говорят — брошены денежки на ветер.

С этим мирятся. Виновные в бесхозяйственном отношении к технике не привлекаются к ответственности.

После проведения рейда был выпущен специальный номер стенгазеты, в котором рассказывалось о безобразном отношении к сохранению материальных ценностей, о нерациональном использовании некоторого нового оборудования.

Командование Челябинского подразделения и партийная организация должны принять срочные меры к тому, чтобы как можно скорее исправить эти недостатки. А. ПЕТРОВ.

НАУКА И ТЕХНИКА

ЛЕТАЮЩИЙ МОТОЦИКЛ

Когда смотришь на этот необычный аппарат, перед взором невольно встают бескрайние просторы целины. А над ними на высоте полутора-двух метров летит на мотоцикле агроном совхоза.

Фантазия? Нет, не фантазия, а дело недалекого будущего. Стоит только зайти в ангар и можно убедиться в этом. До полуночи не гаснет здесь электрический свет. Под руководством автора проекта Бориса Августовича Аунапа ведется сборка узлов «летающего мотоцикла» — миниатюрного вертолета.

Идея создания такого аппарата зародилась давно. Аунап увлекся разработкой конструкции и засел за расчеты.

Вскоре у Бориса Августовича появились помощники. Когда были собраны все узлы, перед коллективом встала новая проблема: какой установить мотор?

Выход был найден совсем случайно. Летом прошлого года во время отпуска Б. А. Аунап посетил в Москве выставку достижений народного хозяйства и увидел там пятицилиндровый звездобразный мотор конструктора В. Полякова.

Борис Августович связался с Поляковым и с его помощью приобрел двигатель. Конструктор приехал в Ленинград и помог установить мотор на летательный аппарат.

Здоровьем

нужно дорожить

20 мая на заседании президиума Уральского теркома профсоюза авиарботников обсуждался вопрос о состоянии охраны труда и техники безопасности в строительном-монтажном управлении № 8 ГВФ.

В постановлении президиума теркома отмечается производственный травматизм и большая заболеваемость работников в СМУ-8 — в количественном отношении самая высокая из всех уральских подразделений. В 1959 году производственный травматизм в СМУ-8 составлял 8—9 случаев на сто работающих со средней потерей за один случай 10,6 рабочих дня. Выше, чем в других подразделениях, была здесь и заболеваемость.

Казалось бы, руководители СМУ-8 — начальник тов. Бондарчук и главный инженер тов. Комаров — обеспокоены этим ненормальным положением и примут меры для улучшения условий труда, чтобы изжить производственный травматизм. Но, как говорят факты, положение в нынешнем году почти не изменилось.

Основными причинами производственного травматизма являются неправильная организация погрузочно-разгрузочных работ, недостаточное применение механизации на ряде операций, захламленность рабочих мест, отсутствие необходимого технического надзора за производством работ. В нынешнем году в СМУ-8 значительно расширился объем строительно-монтажных работ, которые ведутся на ряде удаленных друг от друга участков. В связи с этим, очевидно, руководство стало меньше уделять внимания состоянию охраны труда и технике безопасности.

С личным составом не проводится систематически работа по профилактике производственного травматизма. Совершенно неудовлетворительно анализируются случаи производственных травм,

не устраняются причины, их порождающие.

Одной из причин частой заболеваемости рабочих являются сквозняки и ненормальные температурные условия в производственных помещениях. В результате у рабочих и служащих часты простудные заболевания.

Президиум теркома обязал начальника СМУ-8 А. А. Бондарчук в ближайшее время устранить недостатки в работе по охране труда и технике безопасности. Здоровьем рабочих нужно дорожить.

Ф. МАРТЬЯНОВ, технический инспектор.

Объявляется НАБОР

на философский факультет вечернего университета марксизма-ленинизма при политотделе УТУ ГВФ (в Свердловском аэропорту).

На факультете изучаются: история, философия, диалектический материализм, исторический материализм, эстетика, основы атеизма, основы коммунистической этики.

Занятия проводятся один раз в неделю по 4 академических часа.

Обучение в университете двухгодичное.

На факультет принимаются лица с высшим и средним образованием.

Все подавшие заявления в ВУМЛ отбираются и утверждаются мандатной комиссией.

К заявлению должны быть приложены анкета, две фотокärtочки и характеристика первичной партийной организации.

Мандатная комиссия по приему слушателей в ВУМЛ работает до 1 июля 1960 года. Каждый подавший заявление обязан лично явиться в мандатную комиссию.

Справки о приеме в ВУМЛ можно получить в кабинете политического просвещения политотдела УТУ ГВФ.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

HC21897. Заказ № 3781.

Адрес редакции: Свердловск, 20 аэропорт, тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.

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