

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Наш долг

Вступив во второй год великой семилетки, коллектив Уральского территориального управления ГВФ направил свое усилие на то, чтобы с честью выполнить указания XXI съезда Коммунистической партии Советского Союза, превратив воздушный транспорт в один из главных видов пассажирского транспорта, при этом обеспечивая дальнейшее повышение безопасности и регулярности движения самолетов по авиатрассам.

Итоги первого полугодия говорят о том, что производственный план шести месяцев 1960 года личный состав уральских подразделений выполнил успешно: по перевозке пассажиров — на 104,8 процента, по тонна-километрам — на 101,4 процента и по налету часов — на 114,8 процента. По сравнению с тем же периодом прошлого года в первом полугодии 1960 года значительно возрос объем перевозок пассажиров, грузов, почты и выполняемой работы по спецприменению.

Но если в количественном отношении итоги первого полугодия нас в какой-то мере удовлетворяют, качественный показатель работы подразделений Уральского управления ГВФ остается еще очень низким. И это должно заставить серьезно задуматься наших командиров, политработников, партийный и комсомольский актив и всех авиарботников.

В первом полугодии 1960 года в подразделениях Уральского управления ГВФ произошло большое число летных происшествий, в том числе — серьезных. Особое беспокойство вызывает тот факт, что почти половина летных происшествий произошла по вине личного состава.

Неблагоприятное положение с безопасностью полетов сложилось в текущем году в авиатранспортном подразделении, Тюменской авиагруппе, Уктусском и Пермском подразделениях. Чем объяснить летные происшествия, допущенные в этих коллективах? Только одним — снижением требовательности командиров к подчиненным, ослаблением политико-воспитательной работы среди рядовых пилотов, технического состава и других авиаспециалистов. Взять к примеру, Пермское подразделение. Три года этот коллектив работал безаварийно, из квартала в квартал завоевывая переходящее Красное знамя. Любая, даже малейшая предпосылка к нарушению здесь становилась предметом серьезного обсуждения всего коллектива. Большое внимание вопросу безопасности полетов уделяла партийная организация подразделения. Политическая учеба, наглядная агитация — все было направлено к одной цели — обеспечению безаварийной работы.

Иная картина наблюдается в Пермском подразделении сейчас. Не чувствуется прежней требовательности со стороны командиров к личному составу, снизился уровень и партийно-политической работы. В руководстве производственной деятельностью коллектива, в воспитании личного состава и командир подразделения тов. Карнаух, и заместитель по политической части тов. Старыгин, и секретарь парторганизации тов. Осокин упустили из поля зрения многие важные вопросы. Это привело к отрицательному результату. Например, в июне 1960 года Пермское подразделение единственное в Уральском управлении имело летные происшествия.

Или взять последнее летное происшествие в Уктусском подразделении, допущенное командиром самолета Ан-2 тов. Зубакиным. С аэродрома Артемовское он вылетел, имея на борту десять пассажиров и 500 килограммов негабаритного груза, и не справился с пилотированием самолета, вследствие нарушения центровки. В это время здесь же находился командир подразделения тов. Волков, который, к сожалению, не проконтролировал подготовку пилота к вылету и не устранил допущенные им ошибки. Так, тов. Волков фактически стал соучастником грубого летного нарушения.

Серьезную тревогу вызывает неблагоприятное положение с безопасностью полетов, сложившееся в первом полугодии в авиатранспортном подразделении. А ведь если посмотреть планы работы командования подразделения, партийной и комсомольской организаций, создается впечатление, что в коллективе вопросам безопасности, повышения летного мастерства личного состава уделяется достаточно внимания. Но, очевидно, хорошие планы остаются планами. Вся беда в том, что за общими цифрами охвата пилотов различными семинарами, лекциями и прочими занятиями, здесь подчас упускают из внимания воспитательную работу с каждым пилотом. Неслучайно командиры летных коллективов и секретари цеховых парторганизаций не знают, чем живут члены экипажа, как они проводят время, находясь вдали от базы. Разве не об этом говорит случай с экипажем командира корабля Смирнова. Низкая трудовая дисциплина, моральная неустойчивость, несогласованность действий

### В НЕСКОЛЬКО СТРОК

Работники Магнитогорского аэропорта вчера вместе со всеми трудящимися Магнитогорска отметили тридцатилетие своего города.

В связи с большим наплывом пассажиров на авиалинию Свердловск — Аделер в июле еженедельно выделяются дополнительные рейсы самолетов Ил-18.



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 51 (972).

СРЕДА, 6 ИЮЛЯ 1960 г.

Год издания 18-й

во время полета — все это привело экипаж к серьезному летному происшествию.

Казалось бы, этот факт должен был заставить серьезно задуматься заместителя командира по политчасти тов. Кобелева и секретаря парторганизации тов. Феоктистова, улучшить воспитательную работу в подразделении. Однако до сих пор никаких перемен в этом деле не произошло. Экипаж, как коллектив, до сего времени, не стал центром воспитательной работы, проводимой в подразделении.

Наряду с названными подразделениями, руководители которых и партийные организации не приняли необходимых мер для наведения порядка, организованности и высокой дисциплины и допустивших большое число летных происшествий, в Уральском территориальном управлении ГВФ на протяжении первого полугодия безаварийно работали Челябинское, Курганское и учебно-тренировочное подразделения.

Итоги июня показывают, что при должном внимании к вопросам безопасности, мы можем обеспечить полное прекращение летных происшествий. Для этого необходимо направить все усилия командного состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций к отличному обеспечению каждого вылета самолета в рейс. Нужно работать, предупреждая и решительно устраняя все отрицательные явления, могущие привести к летным происшествиям.

Ближайшая задача — сделать все от нас зависящее, чтобы июль и весь третий квартал, наиболее напряженный период в работе, не допустить не единого летного происшествия. Пусть безаварийная работа Челябинского, Курганского и учебно-тренировочного подразделений в первом полугодии послужит хорошим примером для всех подразделений Уральского управления ГВФ в деле обеспечения безопасности полетов во втором полугодии.

Партийным бюро, командному составу подразделений необходимо по-настоящему наладить работу партийных комиссий и особенно комиссий по контролю за обеспечением безопасности полетов. Во всех подразделениях нужно создать нетерпимую обстановку ко всем случаям нарушения дисциплины и порядка, не оставляя без общественного обсуждения даже малейшие отклонения от требований Наставлений, приказов и инструкций.

Командному составу, руководителям общественных организаций необходимо тщательно продумать и умело организовать каждый свой рабочий день, значительную долю которого отвести живой организаторской работе и контролю за выполнением решений и приказов непосредственно в летных коллективах, в технических бригадах, службах. Необходимо больше заниматься обучением и воспитанием, обратив особое внимание индивидуальной работе с каждым пилотом, авиамехаником и другим авиационным специалистом.

Только этим путем мы сможем поднять дисциплину в коллективах, добиться новых производственных успехов и обеспечить высокую безопасность полетов. Летным происшествиям не должно быть места в наших подразделениях.

**П. АНДРЕЕВ,**  
начальник политотдела Уральского территориального управления ГВФ.

В Уктусском подразделении командиром вертолета Ми-4 работает опытный пилот Константин Петрович Потапов. Большая и интересная летная биография у него. За проявленный в годы войны героизм в борьбе с фашистами, правительство удостоило его высоких наград — двух орденов Ленина.

Но и на мирном «фронте» Константин Петрович трудится не менее успешно. Он по праву считается одним из лучших командиров вертолетов в Уктусском подразделении.

К. П. Потапов обладает отличной техникой пилотирования, строго соблюдает правила, инструкции и наставления по производству полетов. Не случайно он трудится без летных происшествий, показывая хороший пример дисциплинированной работы для других пилотов. Командование подразделения знает: какое бы задание ему ни было поручено — оно будет выполнено точно и в срок.

У Константина Петровича нет «секретов». Всем, чего он достиг, Потапов щедро делится на разборах с товарищами, передавая им свой опыт пилотирования вертолетов Ми-4.

На снимке: командир вертолета Ми-4 Уктусского подразделения Константин Петрович ПОТАПОВ.

КОМСОМОЛЬЦЫ!

ЮНОШИ

И ДЕВУШКИ!

Коммунизм — это

молодость мира и его

возводит молодым!

\* \* \* \* \*

## БЫТЬ В ПЕРВЫХ РЯДАХ!

Собрание комсомольского актива уральского управления ГВФ

С докладом «Итоги проверки работы комсомольских организаций ГВФ комиссией ЦК ВЛКСМ и задачи по улучшению воспитательной работы с комсомольцами и молодежью Уральского управления ГВФ» выступил помощник начальника политотдела по комсомолу А. Я. Кузнецов. Он рассказал о работе, проделанной комсомольцами и молодежью нашего управления за последний год, о борьбе молодых авиарботников за увеличение перевозки пассажиров и грузов, повышения регулярности и безопасности полетов.

Докладчик резко критиковал отдельные комсомольские организации за слабую постановку идейно-воспитательной работы среди молодых авиарботников. Малоактивно действовали комсомольские организации Уктусского, Курганского, Пермского подразделений, комсомольские группы ряда служб Свердловского аэропорта. Не велось должной борьбы за выполнение социалистических обязательств, решений комсомольских собраний и комитетов. Мало внимания уделялось укреплению комсомольской дисциплины.

Неудовлетворительно ведется пополнение комсомольских рядов. Много комсомольцев — пилотов, авиатехников и других авиационных специалистов — еще не включилось в патристическое движение наших дней — соревнование коллективов и ударников коммунистического труда.

Некоторые комсомольские организации выпустили из-под своего

контроля быт комсомольцев и молодежи, не борются с проявлениями аморальности, недисциплинированности.

А ведь в жизни каждой комсомольской организации есть немало хорошего, что заслуживает поддержки, широкого распространения. Например, при активном участии комсомольцев проведена автоматизация объектов в службах связи Челябинского и Свердловского аэропортов. Большую пользу принес проведенный комсомольцами Челябинского подразделения рейд по проверке использования новой техники. Сейчас они собираются провести такой рейд по вопросам культуры обслуживания пассажиров.

Нужно отметить хорошее начиние комсомольцев — связистов Ханты - Мансийского аэропорта: они путем грамотной эксплуатации оборудования борются за продление службы радиоламп. Сэкономлено более пятнадцати тысяч рублей. Возникает вопрос, почему бы не вести борьбу за образцовое содержание и эксплуатацию всей имеющейся в наших подразделениях техники?

Комсомольцы не могут равнодушно проходить мимо недостатков, они должны активно вторгаться в бурный поток коммунистического строительства, быть на его передних рубежах.

## ПРИМЕР

### ДИСЦИПЛИНИРОВАННОСТИ

Они трудятся

### И МАСТЕРСТВА

рядом

с нами



# БЫТЬ В ПЕРВЫХ РЯДАХ!

Собрание комсомольского актива Уральского управления ГВФ

Секретарь комитета комсомола Челябинского подразделения С. Хазановский говорил, что молодые авиарботники Челябинского подразделения мало уделяют внимания вопросам культуры обслуживания пассажиров. Дежурные, диспетчеры в горгентстве и в аэровокзале с пассажирами разговаривают грубо, невнимательны к их вопросам, допускают немало путаницы в учете билетов, проданных пассажирам. Нередки случаи засылки и утери багажа, грузов.

Далее тов. Хазановский на примерах показал, что грамотная эксплуатация оборудования является большим источником экономии средств.

Секретарь комсомольской организации Свердловского аэропорта Н. Максименко сказал о необходимости уделять больше внимания учебе молодежи, ибо сложная техника, которой оснащается Аэрофлот, требует от авиарботников глубоких знаний.

В деятельности комсомольской организации Свердловского аэропорта есть ряд серьезных упущений. Например, в ЛЭРМе не ведется борьбы за высокое качество выполняемых работ. Имеются случаи нарушения трудовой и комсомольской дисциплины комсомольцами аэропорта. Комсомольская организация недостаточно глубоко вникает в нужды производства.

Выступивший далее секретарь комсомольской организации авиаремонтных мастерских

## Выступившие в прениях по докладу комсомольцы рассказали о положении дел в комсомольских организациях подразделений.

Ю. Сметанин рассказал о делах молодежи. Каждый второй комсомолец у них — рационализатор. Молодежь своими силами строит клуб. Молодые рабочие активно участвуют в комсомольских воскресниках и субботниках. Большинство комсомольцев авиаремонтных мастерских занимается в кружках сети политического просвещения.

Секретарь партбюро учебно-тренировочного подразделения В. И. Зайцев отметил, что многие из комсомольцев и молодежи, приезжающей в УТО на переподготовку, допускают аморальные поступки. Нужно, чтобы комсомольские организации строго контролировали отбор кандидатов для отправки на учебу.

И. Шелковников (Ханты-Мансийск) говорил, что общественные организации Ханты-Мансийского аэропорта мало уделяют внимания руководству коллективами, борющимися за право именоваться коммунистическими. В результате инициатива, не получив поддержки, глоснет. Так случилось с бригадой службы связи.

— Следует отметить, — продолжал он, — что недостаточно уделяется внимания вопросам культуры и быта. У нас нет клуба или красного уголка, где бы молодежь могла культурно провести вечер. Здесь, конечно, большая доля вины

ложится на комсомольскую организацию, но и командование аэропорта не должно проходить стороной мимо таких важных вопросов, как быт и культурный отдых авиарботников. Ведь мы должны воспитывать молодежь в духе высокой идейности, культуры.

Авиатехник ЛЭРМ Р. Хабибуллин критиковал плохую спортивную работу в Свердловском аэропорту. Стадион авиагарнизона требует больших доделок. В плачевном состоянии находится спортбаза. Комсомольцы неоднократно обращались к командованию аэропорта с просьбой помочь привести в надлежащий вид беговые дорожки и спортивные сооружения стадиона, но не встретили ни сочувствия, ни поддержки.

Секретарь комсомольской организации Магнитогорского аэропорта З. Гребенщикова сообщила, что комсомольцы и молодежь за последнее время стали более активно участвовать в общественной жизни аэропорта.

Однако в работе организации имеется ряд недостатков. Плохо, например, обстоит дело с политзанятиями, не работает художественная самодеятельность.

Выступивший на собрании начальник полит-

отдела П. А. Андреев отметил, что молодые авиарботники Урала неплохо потрудились в нынешнем году и внесли достойный вклад в дело успешного выполнения плана первого полугодия.

Каждый третий комсомолец Уральского управления ГВФ участвует в соревновании коллективов и ударников коммунистического труда. Но этого недостаточно. Нужно сделать так, чтобы каждый молодой авиарботник, а особенно каждый комсомолец, учились работать и жить по-коммунистически. В делах комсомольских организаций должно быть больше огонька, задора, настойчивости. Хороший пример в этом показывают комсомольцы авиаремонтных мастерских.

В заключение П. А. Андреев призвал комсомольцев еще шире развернуть соревнование за достойную встречу Дня воздушного флота СССР.

Собрание комсомольского актива приняло решение, в котором наметило конкретные меры по улучшению комсомольской работы в подразделениях Уральского территориального управления ГВФ.

Комсомольский актив принял обращение ко всем молодым авиарботникам Урала: шире развернуть соревнование за достойную встречу Дня воздушного флота СССР,

## Вертолет „МОСКВИЧ“



Корреспондент «Правды» обратился к главному авиационному конструктору, доктору технических наук М. Л. Миль с просьбой рассказать, как создавался новый вертолет «Москвич».

— Как родилась идея создания воздушного «Москвича»?

— Еще во время своего первого полета со Внуковского аэродрома в Кремль, на Ивановскую площадь, на вертолете Ми-4 Никита Сергеевич Хрущев в беседе со мной заметил, — говорит М. Л. Миль, — что, кроме вертолета Ми-4, нужен более дешевый, более доступный и меньший по размерам вертолет. Никита Сергеевич сказал тогда, что существует автомобиль «Москвич» и было бы хорошо создать такой же вертолет.

Осуществляя этот замысел, наш коллектив создал вертолет «Москвич».

— Что представляет собой воздушный автомобиль?

— Воздушный «Москвич», — отвечает М. Л. Миль, — создан на базе широко известного вертолета Ми-1. Он имеет комфортабельную четырехместную кабину с хорошей звукоизоляцией. В кабине размещаются три пассажира и пилот. Они могут свободно разговаривать во время полета. Кабина вентилируется и отапливается.

— Воздушный «Москвич», — продолжает М. Л. Миль, — имеет цельнометаллические лопасти несущего винта, гидравлическое управление, значительно улучшающее управление машиной. Помимо сухопутного варианта, мы создали так называемый амфибийный «Москвич», который может садиться на землю и на воду. Новый вертолет может летать днем и ночью, в любую погоду в суровых условиях Крайнего Севера и над раскаленными пустынями Средней Азии. «Москвич» не боится обледенения. Полет этой машины без ремонта рассчитан на 150 тысяч километров. Нам кажется, — заметил М. Л. Миль, — что новый вертолет может использоваться и как воздушное такси.

— Какое место может занять «Москвич» среди вертолетов подобного класса, строящихся в других странах?

— На вертолете «Ми-1», который является базой «Москвича», — говорит М. Л. Миль, — только за последние годы уста-

новлено 16 мировых рекордов. Этот вертолет является держателем абсолютных достижений по дальности, высоте и скорости полета для машин подобной весовой категории.

Во время недавней поездки в США в составе группы специалистов, — рассказывает М. Л. Миль, мне привелось летать на различных зарубежных вертолетах. У меня создалось впечатление, что на нашем Ми-1 менее чувствуется вибрация, в кабине меньше шума, а что касается надежности и летных качеств, а также стоимости, то «Москвич» имеет много преимуществ.

Следует сказать, что вертолеты Ми-1, кроме Советского Союза, строятся в Польше и успешно эксплуатируются в 17 странах мира.

Высокая оценка, данная Н. С. Хрущевым воздушному «Москвичу», говорит М. Л. Миль, вызвала в нашем коллективе конструкторов, инженеров, рабочих огромное желание еще более совершенствовать вертолетную технику. Мы надеемся, что новая машина найдет широкое применение в колхозах и совхозах, на строительных площадках и принесет большую пользу в высокогорных районах, на целине, в тайге и пустынях.

## Хорошо отдохнули

В минувшее воскресенье работники Уктусского подразделения провели свой отдых за городом всем коллективом. Весело, интересно отдохнули пилоты, авиатехники и другие авиаспециалисты.

## ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

### Это — не «мелочи»

У руководителей СМУ-8 есть «небольшая» слабость — давать обещания и тотчас забывать о них.

Так, 9 февраля 1959 года начальником СМУ-8 А. А. Бондарчук была составлена бумага, согласно которой СМУ-8 ГВФ должно было выполнить в 1959 году работы по благоустройству домов в Уктусском подразделении, построенных в 1958 году: посадить 40 деревьев, 510 кустарников, подвести грунт для газонов, устроить дорожки.

Но прошел 1959 год, минуло лето 1960 года, но не видно, чтобы СМУ-8 приступило к выполнению обязательств. А кроме названных работ было решено в одном из домов произвести ремонт штукатурки, отремонтировать и побелить фасад, засыпать траншеи и восстановить разрушенную строителями часть дороги и другие работы. Как видно, перечень недоделок очень большой. Их нужно устранить в самый ближайший срок и создать нормальные условия для авиарботников, проживающих в этих домах. Это — не «мелочи».

Е. ЗИБЕРОВА,  
управдомами.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

Адрес редакции:  
Свердловск, 20, аэропорт,  
ДЗ-05-21, доб. 1-96,

НС22003. Заказ № 4104.

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

## Обращение комсомольского актива ко всем комсомольцам и молодым авиарботникам Уральского территориального управления ГВФ

Приближается День воздушного флота СССР. В этом году он будет отмечаться в обстановке трудового и политического подъема, вызванного стремлением советских людей досрочно выполнить план второго года семилетки. Большие задачи стоят сейчас перед авиарботниками Урала по обеспечению высокой безопасности и регулярности полетов, повышению культуры обслуживания пассажиров, освоению новой техники, грамотной эксплуатацией имеющегося самолето-моторного парка и наземного оборудования, увеличению объема перевозок пассажиров и грузов.

Выполнение этих ответственных задач требует

от каждого комсомольца, каждого молодого авиарботника трудиться еще более добросовестно, строго соблюдать наставления, приказы и инструкции, смелее использовать все новое, передовое, развивать инициативу, укреплять трудовую и комсомольскую дисциплину.

Молодые авиарботники Урала!

Еще шире развернем движение и умножим ряды авиарботников, борющихся за высокое звание коллективов и ударников коммунистического труда!

Встретим наш славный праздник — День воздушного флота СССР, новыми достижениями в труде, учебе!

## ДЕНЬ ЗДОРОВЬЯ

11 июля 1918 года глава Советского государства В. И. Ленин подписал декрет о создании Народного Комиссариата Здравоохранения. Этим декретом наше правительство заявило об ответственности государства за состояние здоровья своих граждан. Однако для советского строя характерно не только государственное здравоохранение, но и его народность.

В. И. Ленин решительно настаивал на привлечении масс к строительству здравоохранения.

За последние годы широкий размах приняло народное движение за высокую санитарную культуру. День подписания декрета 11 июля объявлен Днем здоровья, этот день отмечается массовыми гуляниями, физкультурными эстафетами, подведением итогов по наведению чистоты и благоустройству в городах и поселках.

В городе Свердловске в этом году День здоровья отмечается

впервые. В Свердловском аэропорту по службам были составлены планы подготовки к Дню здоровья, отражающие мероприятия по наведению чистоты, благоустройству и озеленению служебных и жилых зданий, по охране труда работающих.

Необходимо подвести итоги подготовки к Дню здоровья.

При санчасти Свердловского аэропорта созданы общественно-участковые советы, в работе которых принимают участие жители поселка. В этом году активистами сделано очень много по наведению чистоты и благоустройству жилых домов. Организованы детские площадки у домов №№ 61, 62, 64, ЖКО и других.

Много поработали по благоустройству и озеленению тт. Чупров В. А., Бойко М. И., Сачко-

ва Е. И., Катков К. Н. и многие другие.

Помогли в этом и работники ЖКО. Однако эта помощь могла быть более значительной и ощутимой. Не остались бы пустыми канавы, подготовленные под посадку деревьев у домов №№ 3, 2, 16, 18, было бы чище на подсобном хозяйстве, в поселке бетонного завода.

Согласно положению, в общественно-участковые советы должны входить также хозяйственные, партийные и профсоюзные руководители. Однако, несмотря на настойчивые приглашения, мы не видели ни одного из руководителей аэропорта на заседаниях советов. Некоторые вопросы, которые поднимались на заседаниях, решить один управдомами ЖКО не в состоянии.