



Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 54 (975). СУББОТА, 16 ИЮЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

ИТОГИ РАБОТЫ КОЛЛЕКТИВА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ И ЗАДАЧИ ПО УСПЕШНОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ ПЛАНА ВТОРОГО ПОЛУГОДИЯ

Из доклада П. А. Андреева — начальника политотдела Уральского территориального управления ГВФ

Наше собрание партийного актива проходит в то время, когда в столице нашей Родины Москве начал свою работу Пленум ЦК КПСС, который рассмотрит вопрос о ходе выполнения решений XXI съезда КПСС о развитии промышленности, транспорта и внедрения в производство новейших достижений науки и техники. Советский народ, выполняя решения XXI съезда КПСС и идя навстречу июльскому Пленуму ЦК КПСС, показывает невиданные образцы труда в создании экономической базы коммунизма.

В осуществлении задач, поставленных перед гражданским воздушным флотом в семилетке, наше Уральское управление имеет немаловажное значение. Подводя итоги работы за первое полугодие 1960 года, следует сказать, что объем перевозок по сравнению с тем же периодом 1959 года значительно возрос.

Работники нашего управления вкладывают всю свою энергию и заботу для успешного выполнения задач, поставленных партией и правительством перед аэрофлотом. Коллективы Челябинского, Курганского и учебно-тренировочного подразделений проработали первое полугодие без летных происшествий.

В первом полугодии служба движения УТУ ГВФ проделала значительную работу по обеспечению безопасности полетов. Например, в Свердловском аэропорту хороших результатов добились коллектив руководителя полетов А. Ф. Исакова. 74 работника службы движения подразделений прошли переподготовку в УТО.

Наряду с имеющимися улучшениями в работе службы движения, здесь есть и существенные недостатки. До сих пор имеют место грубые нарушения правил руководства полетами.

Далее П. А. Андреев останавливается на работе инженерно-авиационной службы. Он говорит, что и в этой службе есть немало успехов. Но из практики ИАС не изжиты недостатки, которые в первом полугодии привели к летным происшествиям. Все еще велик простой самолетов на регламенте в ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

В первом полугодии допущено большое количество летных происшествий, из которых большинство произошло по вине личного состава, в том числе из-за ошибок в технике пилотирования, по недисциплинированности летного состава. Неблагополучное положение с безопасностью полетов сложилось в текущем году в авиатранспортном подразделении, в Тюменской авиагруппе, Уктусском и Пермском подразделениях. Чем объяснить эти летные происшествия? Только одним — снижением требовательности командиров к подчиненным, ослаблением политико-воспитательной работы.

Известных успехов добились работники службы связи. За полугодие личным составом службы введено в действие большое количество радиотехнических средств — радиостанций, пеленгаторов и др. Ведется большая работа по замене устаревшего и изношенного оборудования. Годовой план модернизации выполнен на 75 процентов.

Совершенно ясно, что причиной такого большого числа летных происшествий, совершенных по вине личного состава, наличие серьезных недостатков в обеспечении регулярности полетов, обслуживании пассажиров и грузоотправителей является неудовлетворительное состояние летной и трудовой дисциплины, отсутствие необходимой организаторской и воспитательной работы со стороны командно-руководящего состава, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Мы неоднократно указывали на такой серьезный недостаток в практике работы подразделений, когда руководители подразделений и общественная организация выступают в роли защитников нарушителей дисциплины, не создают вокруг них нетерпимой обстановки. Но такие действия до сих пор продолжают. Примеров безответственного отношения руководителей общественных организаций к делу укрепления дисциплины немало. Поэтому будет правильным сделать вывод, что в обстановке высокой аварийности партийные, комсомольские и профсоюзные организации большинства подразделений принизили свою роль и ответственность за состояние дел, а это не может в дальнейшем быть терпимым.

В нынешнем году перед личным составом подразделений Уральского территориального управления ГВФ стоят большие и ответственные задачи. Долг каждого авиаработника трудиться честно, самоотверженно, повышать свою квалификацию и идейно-политический уровень, добиваться высокой производительности труда, способствовать повышению культуры обслуживания пассажиров. Только в этом случае мы сможем выполнить задачи, поставленные партией и правительством перед аэрофлотом, непрерывно увеличивать перевозки пассажиров, грузов, почты, обеспечив высокую регулярность и безопасность полетов.

Главное — безопасность полетов

Из выступления Н. И. ЖЕЛЕЗНОВА — заместителя начальника Уральского управления по летной службе

Несмотря на большую работу командования, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций подразделений управления, у нас в первом полугодии было совершено большое число летных происшествий, в том числе два тяжелых. Причиной этих происшествий является снижение требований со стороны командиров и партийных организаций к летно-подъемному составу. Особенно неблагоприятно с обеспечением безопасности полетов обстоит дело в подразделениях, где командирами тт. Медведев, Волков, Карнаух и Лужецкий.

Анализ летных происшествий показывает, что большинство их имели место в результате неправильной техники пилотирования или других ошибок личного состава. В руководстве движения самолетов все еще имеют место грубейшие случаи нарушения правил руководства полетами работниками службы движения в Свердловском, Челябинском, Курганском и других аэропортах. Так, по вине тов. Свинтецкого допущено две задержки самолетов в Свердловском аэропорту.

Много упущений в работе службы ИАС управления. У нас много новой техники. Особенно хорошо зарекомендовали себя на линиях Аэрофлота самолеты Ил-18. Для лучшего использования этих машин необходимо совершенствовать знания. К сожалению, низка у нас эффективность использования самолетомоторного парка, много самолетов простаивает подолгу в ремонте. Плохо еще обслуживают самолеты в ЛЭРМе. В этом немало повинен начальник ЛЭРМ тов. Разумовский.

После актива необходимо всем работникам управления и в первую очередь нашим общественным организациям активизировать всю работу в деле повышения обеспечения безопасности полетов.

Перед управлением Аэрофлот поставил большие и серьезные задачи. У нас есть все необходимое и в достаточном количестве, чтобы выполнить с честью эти задачи. Необходимо только больше работать с людьми, которые обеспечивают нам выполнение производственного плана и безопасность полетов.

Своевременно подготовиться к зимней навигации

Из выступления А. Г. МИХАЙЛОВА — заместителя начальника Уральского управления по наземным службам

В наших подразделениях еще слабо решаются вопросы капитального и текущего ремонта жилого фонда и производственных зданий и сооружений. Не все подразделения полностью используют отпущенные средства на строительство жилья. Качество вновь сооружаемых зданий как своими силами, так и с помощью подрядчиков низкое. Даются с недоделками, что приводит к их быстрому разрушению.

В Тюменской авиагруппе ощущается острая нужда в квартирах для авиаработников. Для строительства квартир отпущены большие средства. Но беда в том, что командир авиагруппы до сего времени не создал строительный участок, хотя на это мы получили разрешение. Тов. Лужецкий ссылается на отсутствие плана по труду. Но это не оправдание. Нужно проявлять больше настойчивости и в ближайшее время создать строительный участок в Тюменском аэропорту.

Лето в разгаре. Уже сейчас нужно побеспокоиться, чтобы во все северные аэропорты Тюменской авиагруппы было завезено в достаточном количестве горючее для самолетов.

Начальник автобазы Свердловского аэропорта тов. Моисеев в своем выступлении высказал неправильную мысль в отношении молодых специалистов. Молодым специалистам, приходящим из институтов, нужно на первых порах оказывать помощь. У них есть хорошая теоретическая подготовка, но нет еще практических навыков. И если мы будем внимательно относиться к молодым специалистам, они за небольшой период смогут стать квалифицированными работниками.

В автобазе Свердловского аэропорта не берегут технику, которой государство оснащает Аэрофлот. Автомобили находятся в грязном состоянии. Своевременно не производится консервация автотехники, которая временно не находится в работе. Тов. Моисеев и другие работники не развертывают борьбу личного состава автобазы на повышение коэффициента использования автотранспорта. Многие машины простаивают длительное время в ремонте.

В оставшееся до наступления зимы время необходимо хорошо подготовить все наземные сооружения к работе в зимних условиях.

За высокую культуру

Из выступления НОВОСАДОВА — начальника Ханты-Мансийского аэропорта

Ханты-Мансийский аэропорт испытывает большие затруднения в работе из-за отсутствия самолетов. В летнее время у нас скапливается большое количество пассажиров и много груза — свежей рыбы. Работает же всего один самолет. Поэтому на нас очень много нареканий со стороны населения. Тюменская авиагруппа не обеспечила в нынешнем году подготовку к летней навигации, хотя при желании это можно было своевременно сделать.

Плохо обстоит дело с помещением пассажиров, нет даже места, где бы они перед полетом могли часок — другой отдохнуть. Пассажиры вынуждены отдыхать где и как может.

Не первый год ведутся разговоры о выделении Ханты-Мансийскому аэропорту катера и автобуса для перевозки пассажиров, но помощи реальной нет. Какой может быть разговор о культуре обслуживания, если мы не обеспечиваем пассажиров даже элементарными удобствами?

Плановому отделу управления необходимо учитывать наличие в аэропорту самолето-моторного парка. А то получается так: план дан большой, а самолетов нет.

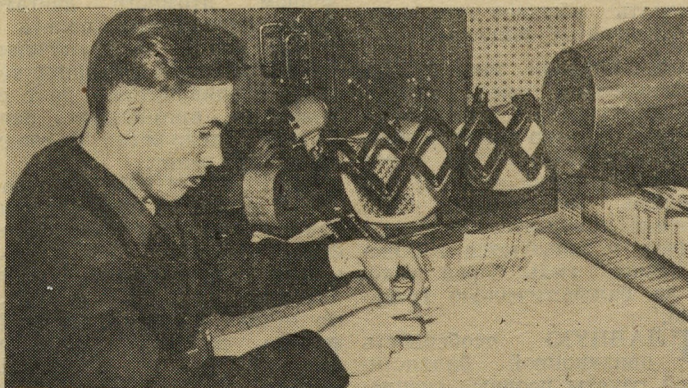
Настала пора изменить отношение к аэропортам местных воздушных линий. Сейчас они выполняют очень большой объем работ по перевозке пассажиров и грузов. Надо поставить дело так, чтобы и в небольших аэропортах местных воздушных линий культура обслуживания пассажиров была не ниже, чем в крупных, расположенных на союзных линиях. Этого требуют от нас трудящиеся, пользующиеся услугами Аэрофлота.

За высокое звание

Из выступления А. Н. КОБЕЛЕВА, замполита авиатранспортного подразделения

В первом полугодии по вине личного состава нашего подразделения допущены два тяжелых летных происшествия. Мы обсудили причины со всеми работниками, сделали выводы и принимаем все меры, чтобы впредь не допускать ни одного летного происшествия. У нас сейчас два авиакolleктива успешно борются за звание коллектива коммунистического труда. Вот уже несколько месяцев идет борьба восьми экипажей за высокое звание экипажа коммунистического труда.

Партийная организация и командование совместно с комитетом комсомола и местным комитетом профсоюзной организации во всей своей работе большое внимание уделяют вопросу обеспечения безопасности полетов. У нас имеются претензии к работникам политотдела в том, что они мало беседуют и бывают среди экипажей. Нам нужна помощь со стороны управления и политотдела в вопросах комплектования командными кадрами нашего авиакolleктива, — нужен инженер, пилот-инструктор. Для успешной работы летного состава и для развертывания технической учебы, политико-воспитательной работы необходимо управлению и политотделу изыскать возможность в обеспечении нас помещением.



Немногом более года назад пришел работать в службу движения Свердловского аэропорта А. А. Гришин. С обязанностями диспетчера ГРПД он справляется хорошо, показывая образец примерного труда другим. Недавно А. А. Гришин назначен старшим диспетчером ГРПД.

НА СНИМКЕ: старший диспетчер ГРПД Свердловского аэропорта А. А. Гришин за работой. Фото В. Яковлева.

За организованность и взаимодействие

Из выступления А. Д. НОСОВА, замполита Свердловского аэропорта

Существенным недостатком в работе аэропорта является отсутствие слаженности между отдельными службами. Так, отсутствие этой слаженности между отделом перевозок и службы движения приводит к недогрузке самолетов. Мы провели большую работу по повышению квалификаций всех работников, особенно командно-руководящего состава. Это позволит нам в текущем году улучшить работу всего аэропорта.

По инициативе секретаря комсомольской организации тов. Максименко у нас составлен план учебы всех авиаработников на семилетку, в котором конкрет-

но указано, кто, что и когда должен окончить и какое получить образование.

В первом полугодии мы имеем некоторое снижение дисциплинарных проступков, но в летнее время общественные организации резко ослабили работу по обучению нарушителей дисциплины. Ряд проступков до сих пор остается неразобраным. Нам это необходимо изжить и впредь не допускать ни одного проступка без обсуждения со стороны общественности. Это позволит нам работать безаварийно и успешнее выполнять производственный план.

ПОВЫСИМ УРОВЕНЬ РАБОТЫ!

Заслушав и обсудив доклад начальника политотдела Уральского теруправления ГВФ П. А. Андреева «Итоги работы коллектива Уральского управления ГВФ за первое полугодие и задачи по успешному выполнению плана второго полугодия», собрание партийного актива приняло решение, в котором наметило конкретные меры по улучшению работы подразделений Уральского управления ГВФ.

Собрание партийного актива обратило серьезное внимание командиров авиатранспортного, Уктусского и Салехардского подразделений И. С. Медведева, Н. И. Волкова, Китаева, заместителя по политчасти А. Н. Кобелева, Л. Н. Зимина, А. К. Бердникова на неудовлетворительную работу с личным составом по обеспечению безопасности полетов и потребовало от них принятия необходимых мер по наведению образцового порядка в летной работе подразделений.

Собрание партийного актива потребовало от командно-руководящего состава и партийных организаций принять решительные меры по повышению регулярности полетов, улучшению качества непосредственного руководства движением самолетов.

В решении также записано: «Изжить случаи нерадивого отношения отдельных работников к исполнению своих служебных обязанностей. Считать долгом каждого авиаработника широко развертывание борьбы за коренное улучшение организации пассажирских перевозок, внедрение новых, прогрессивных форм обслуживания пассажиров».

ДО НЕДАВНЕГО времени стратегическая авиация считалась за рубежом наиболее эффективным оружием нападения. Теперь после бесславно-го конца шпионского полета самолета «У-2» агрессивные круги Пентагона вынуждены признать, что возможности дозвуковых бомбардировщиков преодолеть современную систему ПВО значительно уменьшились. Как выход из создавшегося положения, военные деятели Запада предлагают использовать стратегические бомбардировщики в качестве носителей авиационных баллистических ракет. Считается, что это позволит отдалить сроки их морального устаревания. В качестве главного аргумента в пользу этого вывода приводятся недавние испытания, якобы доказавшие целесообразность и техническую реальность разработки стратегических ракет на твердом топливе для запуска с самолетов.

ЧТО ЖЕ представляет собой авиационная баллистическая ракета?

Американская печать сообщила о первой опытной ракете, которая запускалась с самолета В-47 на высоте 10 700 м. Внешне она сходна с самолетом-снарядом. Длина ее 6 м, диаметр — 0,6 м. При сбрасывании ракеты силовая установка запускалась вытяжным шну-

АВИАЦИОННАЯ БАЛЛИСТИЧЕСКАЯ РАКЕТА

ром. После отделения первой ступени оставшейся части сообщалось вращение и затем включалась вторая ступень. Полет происходил сначала вверх под углом 45°, далее — по баллистической траектории. Управление полетом на траектории может быть различным, для чего используются инерциальная, доплеровская и другие системы. В качестве боевого заряда предполагается применять обычное или ядерное взрывчатое вещество.

Таким образом, авиационная баллистическая ракета принципиально устроена так же, как и наземная. Однако ввиду особенностей применения она имеет ряд существенных отличий. В частности, она может быть снабжена крыльями, благодаря которым используются аэродинамические силы перед выходом на баллистическую траекторию.

ГЛАВНУЮ особенность авиационной баллистической ракеты военные специалисты усматривают в том, что запускается она с подвижной базы. Эта база, заявляют они, может быть максимально приближена к объектам противника.

Если наземная ракета большую часть потребной тяги рас-

ходит на преодоление плотных слоев атмосферы, то запускаемая в стратосфере авиационная баллистическая ракета свободна от этого.

Кроме того, считается, что самолет-носитель представляет собой высокоманевренную стартовую площадку. С появлением атомного двигателя продолжительность полета его станет почти неограниченной, что по расчетам западных военных специалистов, даст возможность организовать непрерывное дежурство в воздухе носителей ракет.

ПРОТОТИПОМ авиационной баллистической ракеты считается американский самолет-снаряд «Хаунд-Дог» класса «воздух-земля». Как известно, он выполнен по схеме «утка». Общая длина фюзеляжа составляет 12 м, размах крыла — значительно меньше. Турбореактивный двигатель без форсажной камеры подвешен под хвостовой частью фюзеляжа. Стартовый вес снаряда около 6 т, крейсерская скорость соответствует М=1,6, расчетная дальность полета — 560 км. Управление осуществляется с помощью усовершен-

ствованной инерциальной системы. Стратегический бомбардировщик В-52 может нести под крылом два таких снаряда.

Помимо прямого назначения, «Хаунд-Дог» предполагается использовать для отвлечения ракет, летящих к самолету-носителю. С этой целью вместо боевого заряда на самолете-снаряде монтируется устройство для создания помех системе наведения зенитных ракет и отвлечения их на себя. На экранные наземных радиолокаторов от снаряда может получиться такое же по величине изображение, как и от самолета В-52.

Возможность создания авиационных баллистических ракет специалисты ВВС США неизменно связывают с использованием стратегических бомбардировщиков типа В-47 и В-52, на смену которым ожидаются новые сверхзвуковые самолеты-носители. Для них разрабатывается ракета «Скайболт» с дальностью полета в 1600 км.

Будучи верными политике с позиции силы, некоторые

МОЛОДЕЖЬ, В ПОХОД ЗА ЗНАНИЯМИ!

В соответствии с приказом начальника Главного управления ГВФ и утвержденным планом комплектования Уральское территориальное управление ГВФ производит отбор кандидатов и зачисление их на обучение в следующие училища ГВФ:

На стационарное отделение:

В Славгородское летное училище ГВФ, Егорьевское и Троицкое авиатехучилища, Рижское, Криворожское и Рыльское авиаучилища спецслужб.

На заочное отделение:

В Егорьевское авиатехучилище, Рижское и Криворожское авиаучилища спецслужб.

ЗНАТЬ, КОГО НАПРАВЛЯЮТ НА УЧЕБУ

Позади остался месяц занятий в учебно-тренировочном подразделении. Сколько нового, необходимого в повседневной практике узнали слушатели за это сравнительно непродолжительное время.

Проходя конструкцию самолета, преподаватель тов. Андреев теоретическое учение сочетал с выходом на аэродром, где учебная группа приняла участие в замене двигателя и выполнении двухсотчасовых регламентных работ. Такие товарищи, как Рубанов, Уряшев, Судновский, Кузменко, Кайдаш, активно участвовали в выполнении двухсотчасового регламента и руководитель — старший авиатехник хорошо отзывался о их работе.

При изучении карбюратора преподаватель тов. Иванов предложил нашему вниманию записанную на магнитофоне лекцию, вопросы и ответы слушателей, что, несомненно, способствовало лучшему усвоению материала.

Много дают слушателям и лекции преподавателя тов. Тарасова. Он очень просто, доходчиво рассказывает, беспокоится, чтобы слушатели хорошо поняли, усвоили и разобрались в любом вопросе.

За эту заботу о повышении наших знаний хочется от души поблагодарить преподавателей учебно-тренировочного подразделения, пожелать им дальнейших успехов.

А что касается нас, слушателей, мы еще подчас относимся к занятиям безответственно, забываем о том, что приехали сюда пополнить свои знания.

Например, на занятиях в учебно-тренировочном подразделении были направлены Поляков из Тобольского аэропорта и Жигалев — из Магнитогорского аэропорта. Месяц «возились» с

ними, подсказывали, обсуждали; преподаватели на уроках неоднократно подчеркивали, к чему ведет недисциплинированность. Но забота не пошла впрок. Командование учебно-тренировочного подразделения вынуждено было за нарушение дисциплины и правил общежития, выразившееся в употреблении спиртного, пропуски занятий, отчислить Полякова и Жигалева из УТО, издало приказ об увольнении этих лиц из системы ГВФ.

Правильно ли было это решение? Абсолютно. Когда коллектив обсуждал поступок этих товарищей, все поняли, что другого наказания за это не могло быть.

В связи с этим возникает вопрос, достаточно ли знали коллективы, откуда прибыли товарищи Поляков и Жигалев, кого они направляют на учебу? Очевидно, не знали. Иначе они не послали бы этих товарищей на учебу. От лица слушателей хочется передать руководителям общественных организаций, чтобы они подходили требовательно при отборе работников, направляемых в учебно-тренировочное подразделение, чтобы человек учился плодотворно, пополнял свой «багаж» новыми знаниями.

В учебно-тренировочном подразделении созданы все условия для учебы. Будь внимателен, настойчиво овладевай знаниями — и ты сможешь повысить свою квалификацию. Если в чем ты не разбираешься — помогут преподаватели, товарищи. А коли крепко усвоишь — в практической работе не допустишь ошибок.

А. ВОРОНЦОВ,
авиамеханик Ханты-Мансийского аэропорта.

Дали слово — нужно сдержать его

В Свердловском аэропорту ежегодно заключают коллективные договоры, в которых конкретно указывается, какие мероприятия по охране труда, технике безопасности и оздоровлению условий труда нужно провести в службе. Пункты записываются хорошие, но с выполнением их руководители аэропорта и служб зачастую не спешат.

Прошло первое полугодие 1960 года, а большинство мероприятий, записанных в коллективном договоре, в срок не выполнено. Например, к числу невыполненных мероприятий относятся такие, как механизация подъема шлангов на железнодорожные цистерны в службе ГСМ, усовершенствования вытяжной вентиляции в помещении монтажа моторов ЛЭРМ, оборудование в ремонтном боксе автобазы хорошей вентиляции, устройство душевых, улучшение вентиляции в котельной № 2 и т. д.

Только безответственным отношением руководства аэропорта к принятым обязательствам по коллективному договору можно это объяснить. В коллективном договоре указаны ответственные за выполнение каждого мероприятия, но товарищи эти относятся к своим обязанностям халатно. К сожалению, профсоюзная организация Свердловского аэропорта не спрашивает строго с нарушителей коллективного договора, и эти товарищи не привлекаются к ответственности.

Безусловно, основную ответственность за несвоевременное выполнение обязательств по коллективному договору должны нести руководители Свердловского аэропорта П. П. Збыковский и П. П. Матышин. Но и общественная организация аэропорта не должна стоять в стороне от этого важного дела. Забота о здоровье трудящихся должна быть постоянно в центре внимания.

Ф. МАРТЬЯНОВ,
техинспектор Уральского теркома.

американские военные деятели стремятся уже теперь найти применение авиационным баллистическим ракетам. В частности, они указывают на возможность патрулирования самолетов-носителей с ракетами на борту. По этому поводу заместитель начальника штаба ВВС США заявил следующее: «Идеальные (читай: атомные) патрульные самолеты должны обладать большой грузоподъемностью и быть в состоянии длительное время патрулировать различные зоны земного шара. Они обязаны поддерживать связь с соответствующим штабом и быть готовыми к немедленному запуску ракет. После их запуска в случае необходимости самолеты смогут на малой высоте проникнуть вглубь страны противника и поразить там объекты, местонахождение которых было недостаточно известно, чтобы нанести по ним удары межконтинентальными ракетами». Таковы истинные цели сторонников создания авиационных баллистических ракет.

А. НИКОЛАЕВ,
кандидат технических наук.