



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 67 (988)

СУББОТА, 3 СЕНТЯБРЯ
1960 г.

Год издания 18-й

ИДЕТ СТРОГИЙ КОНТРОЛЕР

Сентябрь. Зима — строгий контролер — уже не за горами. Наступает наиболее напряженный и ответственный период в работе авиации — осенне-зимняя навигация. Уже во многих подразделениях Уральского управления ГВФ идет усиленная подготовка аэродромов, техники, зданий, сооружений, СМП, средств связи к работе в осенне-зимний период.

От того, как та или иная служба, то или иное подразделение подготовится к зиме, будет зависеть успех в работе. Времени остается мало, а дел непочатый край. В оставшийся период нужно еще и еще раз проверить: все ли сделано, не забыли ли чего.

Необходимо каждому авиаработнику, на каком бы он участке ни работал, уяснить себе, что зима жестоко спросит с того, кто к ней понадеялся на «авось».

В ряде подразделений к подготовке к зиме привлечена широкая общественность. Так обстоит дело в Тюменском, Тобольском и Ханты-Мансийском аэропортах. Здесь руководители подразделений правильно поняли, что зима спросит с нерадивого хозяина и поэтому готовятся к ней во всеоружии.

Партийные организации этих подразделений считают своим святым долгом не только контролировать, как идет выполнение плана подготовки к зиме, но и обеспечивают сами эту подготовку, мобилизуют личный состав на высококачественную подготовку к зиме, проводят большую разъяснительную работу среди личного состава.

С этих коллективов следует брать пример и всем остальным нашим подразделениям.

Диспетчер посадки Яков Иванович Мосин по праву считается лучшим специалистом в службе движения Кольцовского аэропорта. Он исключительно грамотно и четко руководит заходом на посадку самолетов всех типов. Особенно благодарны бывают ему экипажи высотно-скоростных кораблей. Точные, ясные команды Я. И. Мосина оказывают авиаторам большую и даже, можно сказать, незаменимую помощь, когда самолетам приходится заходить на посадку в сложных метеословиях.

НА СНИМКЕ: диспетчер Я. И. Мосин руководит заходом на посадку реактивного самолета Ту-104.



ВО ВСЕОРУЖИИ ВСТРЕТИМ ПРЕДСТОЯЩУЮ НАВИГАЦИЮ!

Зима уральская сурова А ваша служба к ней готова?

Там, где болеют за строительство

С каждым днем в Тобольском аэропорту все больше и больше развивается капитальное строительство. Вот уже готово помещение для лаборатории ГСМ, рядом заканчивается строительство теплого гаража, в котором долгие годы так нуждались шоферы, трактористы и другие механизаторы.

Это — очень большое дело. Ведь из года в год автомашины и другая техника стояли на воздухе. Летом еще герпимо, а как пришло холодное уральской зимой под открытым небом?! Машины замерзали, шоферам долго приходилось их разогревать. Еще хуже обстояло дело с проведением профилактики или ремонта автомашин и тракторов. Теперь это уже все позади.

Коллектив Тобольского аэропорта во главе с его начальником М. К. Шаповаловым и секретарем партбюро А. Г. Массажутовым крепко потрудились и добились своего — теперь уже не страшны зимние вьюги и бураны. Техника будет всегда находиться в исправном состоянии.

Не позабыли здесь и об удобствах для пассажиров и экипажей самолетов. Для воздушных путешественников выстроены и готовятся к сдаче в эксплуатацию хорошая столовая, буфет, зал

ожидания. В этом же большом, светлом здании будут оборудованы спальные комнаты для ночующих в аэропорту экипажей. Проходят те времена, когда в Тобольском аэропорту ни экипажам, ни пассажирам негде было даже и повернуться.

Заложены фундаменты и подготовлены строительные материалы для сооружения нового аэровокзала и нового служебного здания аэропорта. Работники порта выстроили также и здание для коммерческого склада.

Да, хорошие, большие дела совершаются в Тобольском аэропорту. В этом — немалая заслуга его начальника Михаила Константиновича Шаповалова, который в тесном контакте с партийной и общественными организациями, со всем коллективом занимался проблемами строительства в аэропорту.

Все это будет способствовать дальнейшему улучшению авиационного обслуживания нужд Тюменской области как зимой, так и летом.

В. АЛЕКСЕЕВ.

Недавно в Пермском подразделении произошел любопытный случай. Пилот самолета Як-12 С. Р. Русинов вырубил на старт. Он должен был лететь почтовым рейсом. Загрузка машины составляла 280 кг, т. е. была полной. Однако несмотря на это, С. Р. Русинов перед взлетом взял на борт пассажира. Таким образом, налицо оказалась явная перегрузка, которая могла привести к летному происшествию.

Это заметил заместитель командира подразделения по летной части И. Н. Голованов. Он в тот момент находился около штаба. Руководитель сразу же вбежал в здание и по команд-

ной станции передал С. Р. Русинову запрещение на взлет. Затем неформальная пассажирка была снята с борта. И только после этого почтовый самолет был выпущен в рейс. В результате было предотвращено нарушение Наставления по производству полетов и возможное летное происшествие. Четкие оперативные действия И. Н. Голованова показали всему личному составу подразделения пример умелого и грамотного руководства полетами.

Вместе с тем, командование подразделения решило не оставлять без серьезных последствий грубое нарушение дисциплины пилотом С. Р. Русиновым. Он вместе с другими това-

рищами совсем недавно изучал ряд руководящих документов, в которых говорилось о недопустимости малейших перегрузок самолетов. И тем не менее летчик-разгильдяй не остановился перед нарушением.

За пилотом С. Р. Русиновым и ранее замечались факты отступления от требований дисциплины и руководящих документов. Учитывая это, командование и общественность Пермского подразделения сурово осудили поведение пилота-нарушителя и возбудили ходатайство о снятии его с летной работы. «Таким, как Русинов, — не место в Аэрофлоте!» — заявил коллектив.

Подготовка — в поле зрения партийной организации

Районы Крайнего Севера первыми вступают в зиму. В нашем управлении это относится к аэропортам Тюменской авиагруппы. В наиболее северных портах уже наблюдаются минусные температуры. Работник нашей редакции побывал в подразделениях ТАГ. Ниже мы публикуем материалы о подготовке тюменских авиаспециалистов к работе в осенне-зимних условиях.

Еще задолго до наступления осени в Тюменском аэропорту командование и партийная организация начали заниматься подготовкой к осенне-зимней навигации. Для этой цели партийное бюро совместно с начальниками служб разработало план подготовки к зиме. Он был обсужден во всех службах и на производственном совещании. Только после широкого обсуждения плана общественностью и личным составом начальник аэропорта утвердил его.

Партийная организация постоянно контролирует, как идет выполнение плана подготовки к зиме. 29 августа открытое партийное собрание обсудило доклад начальника аэропорта о задачах в подготовке авиатехники и наземного оборудования к осенне-зимней навигации. Коммунисты и беспар-

тийные товарищи в ходе подготовки к собранию вскрыли отдельные недостатки, а на партсобрании назвали конкретных виновников, не выполнивших те или иные мероприятия.

Несколько ранее на заседании партбюро был заслушан доклад председателя местного комитета А. В. Ярохина о состоянии развития социалистического соревнования в условиях осенне-зимней навигации. Партийное бюро также провело семинар агитаторов по вопросу усиления агитационно-массовой работы в службах и о разъяснении всему личному составу задач по подготовке к зиме.

Комиссии партийного контроля, возглавляемые председателем П. Я. Шевчуком, Д. Д. Лужным, постоянно контролируют ход подготовки к зиме во всех службах и спрашивают с нерадивых. Работа членов и председателей партийных комиссий — большое подспорье командованию и партийной организации.

Лучших результатов в подготовке к зиме добилась смена коммунистического труда старшего диспетчера службы движения В. Пономарева. В этой смене уже проведены занятия об особенностях работы в осенне-зимний период. Здесь всегда хорошо поставлена связь с бортами, все вопросы решаются четко и оперативно. Эта смена коммунистического труда задает тон всем другим сменам и службам.

У нас имеются все основания считать, что Тюменский аэропорт всесторонне и высококачественно подготовится к осенне-зимней навигации. Коллектив аэропорта понимает, что он решает большие народнохозяйственные задачи, ибо через наш порт проходит трасса Москва — Иркутск и осуществляется связь с районами Крайнего Севера.

Г. МЕЗЕНЦЕВ,
секретарь партбюро
Тюменского аэропорта.

Соревнование разгорается

По инициативе партбюро и местного комитета Ханты-Мансийского аэропорта развернулось социалистическое соревнование среди служб за образцовую подготовку к осенне-зимней навигации. Как известно, это наиболее ответственный и сложный период в работе авиации, а поэтому от того, как готовятся к нему службы и подразделения, зависит очень многое. Командование аэропорта поддержало эту ценную инициативу.

Работники ИАС, возглавляемые старшим авиатехником А. М. Жигаловым, вызвали на соревнование вторую смену инженерно-авиационной службы, руководимую старшим

авиатехником Г. В. Ефремовым. Теперь ежедневно после работы каждый член коллектива ИАС остается еще часа на два-три и выступает в роли сплавщика леса или плотника.

Таким образом уже подготовлен к предстоящей навигации зимний аэродром. Вытащено и доставлено на место свыше ста деревьев. Перевезены цемент, шифер.

Личному составу ИАС активную помощь оказывают в транспортировке грузов и в выполнении земляных и строительных работ специалисты всех других служб. Они, как правило, также трудятся здесь в нерабочее время. Одним сло-

вом, все направлено к тому, чтобы к зиме подготовиться во всеоружии.

С каждым днем все больше и больше разгорается соревнование за образцовую подготовку к зиме. Ежедневно подводятся итоги этого соревнования. Отрадно видеть, что работники службы связи, возглавляемые начальником радиопункта Г. Н. Вергуновым, уже полностью подготовили оборудование к зиме, которая их теперь не застанет врасплох.

Члены партийного бюро А. М. Романчук, А. В. Рыбин, М. И. Новосадов, А. Е. Воронцов, А. М. Жигалов и председатель месткома А. И. Хо-

ломьев ежедневно контролируют выполнение социалистических обязательств во всех службах.

Выделенные аэропорту два новых гусеничных трактора уже доставлены на место и перебазируются на зимний аэродром. Подготовлены к навигации средства подогрева.

Но, к сожалению, не все еще готово к осенне-зимней навигации. Абсолютно ничего не сделано для крепления самолетов на стоянках, а это неминуемо приведет к поломке самолетов. В этом повинен инженер ОМТС Тюменской авиагруппы тов. Жмуренко, который вот уже второй год обещает выделить аэропорту соответствующее оборудование, но воз и ныне там.

А ведь зима не за горами.

УЛУЧШИТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ И КАЧЕСТВО РАБОТЫ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКИХ ПУНКТОВ

Возросшая интенсивность движения высотных самолетов на трассах Свердловского диспетчерского района требует от работников службы движения осуществления постоянного активного инструментального контроля за движением каждого самолета в любых метеоусловиях.

Вследствие больших скоростей горизонтального полета современных высотных самолетов при отклонении от установленного маршрута может за 15—20 мин. выйти за пределы видимости на светоплане локатора и ведения устойчивой радиосвязи. К этому следует прибавить, что на высотных скоростях самолеты больше действуют электростатические помехи, что снижает надежность работы радиоконцепсов. Такое положение может привести к лишнему возмущению со стороны диспетчера оказать практическую помощь экипажу для выхода на трассу или восстановления ориентировки.

Поэтому большую роль в осуществлении активного инструментального контроля за полетами самолетов на трассах призваны выполнять вспомогательные радиолокационные диспетчерские пункты, расположенные на территории Свердловской ГРДП.

Основными задачами указанных диспетчерских пунктов (ВРДП) является постоянное наблюдение за движением самолетов в зоне действия своих радиолокационных средств, информация экипажей об их местонахождении, взаиморасположении, путевой скорости, очагах грозовой деятельности, оказание активной помощи при выводе самолета на трассу, при обходе опасных явлений или утере ориентировки, а также ведение активного контроля при направлении самолета на запасной аэродром.

При контроле за движением самолетов диспетчеру радиолокационного пункта (ВРДП) следует обращать особое внимание меткам самолетов:

- сближающихся (на встречных курсах и при нагоне);
- трассы которых пересекаются;
- отклоняющихся от установленной трассы;
- находящихся вблизи районов грозовой деятельности;
- потерявших ориентировку;
- с неисправной метчастью;
- с неисправным радиоконцепсом;
- потерявшим двухстороннюю связь;
- при смене эшелонов полета;
- при возврате самолета или направлении на запасной аэродром;
- следующих без уведомления о движении.

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

Легла она, прямая,
как струна,
За рамкою огней
сигнальных старта.
Начало славы, подвига —
она,
И самый первый штрих
на летных картах.
Когда уходит в воздух
самолет,
Она — как грань меж
домом и разлукой,
А завершишь удачею
полет —
Она тебе протянет
дружбы руку,
Идем в полет!
И, скрипнув, тормоза
Нас отпускают в небо
голубое,
Стремительный разбег —
и полоса
Больших удач желает
нам с тобою.
Е. ЛИПОВИЧ.

На основании получаемых данных от ГРДП о вылетах самолетов диспетчеру ВРДП следует вести график фактического движения самолетов через район действия своих радиолокационных средств, на котором отмечать пролет каждым самолетом контрольных ориентиров, времени и места пересечения трассы, а при отсутствии контрольных ориентиров делать отметки о фактическом местонахождении каждого самолета через 50 км пути.

Во всех случаях отклонения самолета от линии пути или времени по расписанию (план полета) по согласованию с диспетчером ГРДП (РДП) немедленно вызывать командира экипажа на связь и выводить его на линию пути или требовать изменения скорости полета (в установленных пределах) для сохранения установленного интервала. Диспетчеру ВРДП следует сообщить экипажу и диспетчеру ГРДП о выходе

тверждения по соответствующим каналам связи.

При обнаружении неизвестных самолетов, вошедших в контролируемую зону, оперативно информировать об этом диспетчера ГРДП (РДП) и экипажи, с которыми может быть установлена связь, и предотвратить сближение самолетов. С помощью диспетчера ГРДП (РДП) добиться опознавания или выяснения принадлежности самолета.

Необходимо отметить, что в работе наших вспомогательных радиолокационных пунктов, где начальниками А. Ф. Прокопович и Г. В. Тарелкин, имеются существенные недостатки, устранение которых требует серьезных организационных мер.

Кроме улучшения наблюдения за самолетами (низкое качество которого привело к опасному сближению 12 июля с. г. на высоте 10 000 метров в 350—400 км западнее Свердловска двух ведомственных са-

Требуем Свердловский Аэропорт в образцовый на трассе МОСКВА - ВЛАДИВОСТОК

данного самолета на линию пути, продолжая следить за его полетом до передачи наблюдения за ним смежному радиолокационному пункту.

При особых случаях полета оказывать помощь экипажу путем передачи ему места самолета, путевой скорости и необходимых указаний по полету, согласованных с диспетчером ГРДП (РДП).

При обнаружении на светоплане радиолокатора очагов грозовой деятельности немедленно передавать экипажам пролетающих самолетов и диспетчеру ГРДП (РДП) информацию о расположении и направлении перемещения опасных очагов с рекомендациями о порядке их обхода.

При следовании самолета, утерявшего двухстороннюю связь с ГРДП (РДП), необходимо обнаружить и опознать этот самолет путем дачи указаний об изменении курса. В случае, если экипаж, потерявший связь, не следит по эфиру за указаниями или не слышит их, необходимо произвести опознавание всех самолетов, находящихся в районе видимости радиолокационных средств, о своих наблюдениях сообщить диспетчеру ГРДП (РДП) и передавать его указания без под-

молетов, пересекавших трассу, с рейсовым самолетом Ту-104 № 42475), необходимо провести следующие мероприятия:

а) задействовать каналы прямой микрофонной связи диспетчеров ГРДП и ВРДП на частотах, отличных от самолетных каналов, с хорошо подобранными частотами, обеспечивающими устойчивую оперативную связь в любое время суток;

б) организовать вспомогательные радиолокационные диспетчерские пункты с обзорными радиолокаторами в подразделениях, где начальниками И. Т. Карнаух, Н. К. Андриевский, где производятся интенсивные полеты высотных самолетов, а также, где начальником М. Х. Наумов, куда зачастую направляются самолеты при обходе опасных метеоявлений;

в) ввести должности диспетчеров вспомогательных радиолокационных диспетчерских пунктов (исключив радиометристов, где они есть), хорошо их подготовить теоретически и практически путем стажировки в аэропорту базирования ГРДП как диспетчеров.

А. ТЕПЛИЦКИЙ,
заместитель начальника
Кольцовского аэропорта
по движению.

В поход за знаниями

Задача, поставленная перед молодежью ЦК КПСС по повышению общеобразовательного, культурно-технического уровня, среди коллектива нашего аэропорта, особенно комсомольцев, находит горячий отклик. Всем есть широкие возможности учиться, особенно сейчас, когда рабочий день стал семичасовым. И эти возможности у нас используются.

Итоги прошлого учебного года очень радуют: ведь почти все комсомольцы были охвачены учебой. Многие занимались в ШРМ, а Г. Рутинский и Г. Арефьев успешно закончили 10-й класс и поступили в училище ГВФ. Этот успех не случаен. Недаром оба комсомольца борются за звание ударников коммунистического труда.

Четыре комсомольца занимаются заочно в институтах. Пропагандист Олег Балкин в этом году закончил рабфак при пединституте и поступил во Всесоюзный политехнический институт. Он тоже в числе борющихся за звание ударников коммунистического труда.

Почти каждый комсомолец радиоветровой станции занимается заочно в гидрометеорологическом техникуме.

На заседаниях комитета нашей организации ВЛКСМ зачастую разбирается вопрос посещения, успеваемости обучающихся. По данному вопросу выбрана специальная комиссия.

Учебой заочно в институтах, техникумах и ШРМ у нас охвачено 14 человек. В этом году записались в училище ШРМ Сизиков, Караметдинов, Юрчин и другие.

Растет и ширится число идущих в поход за знаниями.

К. ГУМЕРОВ,
секретарь комсомольской организации Тобольского аэропорта.

Выше уровень
массово-политической работы

ПО ПРИЗВАНИЮ

У Григория Васильевича всегда в кармане имеется свежая газета. Не торопясь, он присаживается в перерыв к отдыхающим авиатехникам и мотористам.

— Что нового, Григорий Васильевич? — часто спрашивают Г. В. Пуртова его товарищи по работе.

И завязывается беседа. Григорий Васильевич постоянно следит за событиями международной и внутренней обстановки, за решениями партии и правительства. Свои знания он передает товарищам. Часто можно в Тобольском аэропорту наблюдать, как Г. В. Пуртов в беседе разъясняет то или иное событие или рассказывает о решении партии и правительства по тому или иному вопросу. Особенно важные места зачитывает из газеты. Его беседы нравятся авиатехникам и мотористам.

Вот уже двенадцатый год в Тобольском аэропорту трудится Григорий Васильевич и из года в год является агитатором в службе ИАС. Интересно отметить, что эту работу никто ему не поручал. Получилось это само собой. Он стал агитатором не по поручению, а по призванию, по зову сердца.

Особенно любит Григорий Васильевич беседовать с молодыми авиаспециалистами. С ними он делится своим

опытом работы, а опыт у него не маленький. Ведь в авиации Г. В. Пуртов трудится уже более 20 лет.

Его беседы вдохновляют работников на лучшее обслуживание самолетов. Под воздействием его бесед и бесед секретаря партийной организации А. Г. Массажтова и секретаря комсомольской организации К. Гумерова почти все работники ИАС учатся: кто в школе рабочей молодежи, а кое-кто и в высших учебных заведениях.

— Жить — это значит создавать, строить. Наша жизнь не стоит на месте — она все время движется вперед. Растут наши потребности, а чтобы их удовлетворить, нужно больше строить — строить дома, клубы, заводы, дороги, аэродромы... — говорит агитатор в своей беседе...

И после одной из таких бесед вся служба ИАС откликнулась и стала оказывать активную помощь командованию аэропорта в строительстве зданий и сооружений. А строительство в этом аэропорту ведется большое.

Командование аэропорта отметило хорошую работу Г. В. Пуртова и наградило его Почетной грамотой, ибо он не только хороший агитатор, но и хороший производственник.

В. АЛЕКСЕЕВ.

Странички истории

Авиационные съезды

Большое значение в строительстве Советского Воздушного флота имели авиационные съезды, которые проводились в 1918—1921 годах. Каждый съезд подводил итоги пройденного пути, всесторонне анализировал изменившиеся условия, ставил новые задачи. Эти съезды наглядно отражали все те изменения, которые происходили в авиационных отрядах, убедительно показывали, как менялся классовый состав авиаторов и их настроения.

На I Всероссийском авиационном съезде, проходившем в 1917 году, среди отдельных офицеров выявились контрреволюционные настроения. Это не удивительно, если вспомнить социальный состав авиаторов того времени. Из общего числа летчиков 20 процентов составляли кадровые офицеры из дворян, 30 процентов — офицеры, подготовленные в военное время, 35 процентов — вольноопределяющиеся и только 15 процентов — рабочие (мотористы), которые явились основным костяком будущего Советского Воздушного Флота.

Но уже на II Всероссийском авиационном съезде (июнь 1918 г.) основное число делегатов целиком поддерживало советскую власть.

Путь революционного роста Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота был нелегким. Военные комиссары сумели в короткий срок сплотить личный

состав авиаотрядов в тесную боевую семью, создали партийные ячейки и цементировали весь личный состав вокруг большевистской партии.

За десять месяцев, прошедших после II Всероссийского авиационного съезда, личный состав Красного Воздушного Флота в борьбе с интервентами и внутренней контрреволюцией показал высокую организованность и преданность Коммунистической партии, Советской власти.

III Всероссийский авиационный съезд, состоявшийся 41 год назад в Москве, особенно ярко подтвердил это. В работе съезда принимали участие 290 делегатов. Из них более 250 человек были коммунистами и сочувствующими Коммунистической партии, тогда как еще на II съезде коммунистов насчитывались единицы.

Съезд принял важные постановления. Прежде всего, было решено создать единый центр по руководству всей авиацией страны — Главное управление Рабоче-Крестьянского Воздушного Флота — и подчинить ему морскую и сухопутную авиацию и воздухоплавательные отряды.

Для лучшей координации боевых действий авиационных отрядов, а также правильного использования имеющихся материально-технических ресурсов съезд постановил объединить морскую и сухопутную авиацию.

Обсуждая вопрос о применении авиации в революционной войне, съезд выразил пожелание, чтобы каждый боевой полет использовался также с целью агитации, — разбрасывались листовки и воззвания над войсками неприятельской армии. Выполнение этого решения возлагалось на комиссаров авиационных и воздухоплавательных частей.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
Свердловск, 20, аэропорт,
Д2-05-21, доб. 1-96.

НС11406 Заказ № 4806.

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

Новости

КОЛЬЦОВСКИЙ аэропорт продолжает пополняться новой техникой. На днях в это подразделение прибыли новый автотранспортер АТ-1 и автотяга гач «Днепр-221». Этот последний механизм, представляющий собой новую модификацию, предназначен для транспортировки цистерн ТЗ-16.