

Выполним досрочно план ВТОРОГО ГОДА УДАРНОЙ СЕМИЛЕТКИ!

Они прудятся рядом с нами

Авиарботники!
Смело вскрывайте
и используйте
резервы
производства!

ЕСТЬ ГОДОВОЙ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 87 (1008)

СУББОТА, 19 НОЯБРЯ

Год издания 18-й

Славно потрудился в текущем году летный коллектив самолетов Ли-2 Уктусского подразделения, где командиром Н. М. Мамаков.

Включившись в социалистическое соревнование за успешное выполнение, производственных планов второго года семилетки, авиаторы к 15 ноября выполнили годовой план по двум основным показателям: по налету часов — на 101 процент и по тонна-километрам — на 117 процентов.

Сейчас пилоты прилагают все усилия к тому, чтобы в ближайшие дни завершить выполнение годового плана и по другим показателям.

НА СЕВЕРНОЙ ТРАССЕ

Зима вступила в свои права. Авиация стала единственным видом пассажирского и грузового транспорта в северных отдаленных районах Тюменской области.

В нынешнем году, как и в прошлые зимы, по северной трассе будет организовано интенсивное движение самолетов, которые свяжут областной центр с севером. Большую помощь авиаторам Тюменской авиагруппы окажут экипажи авиатранспортного подразделения. На днях на северную трассу вышли первые самолеты Ли-2, где командирами экипажей А. Я. Басарыгин и В. Д. Лобанов.

ПО ВЕЛЕНИЮ СЕРДЦА

Поддерживая славное движение разведчиков будущего, все больше коллективов цехов, смен, бригад ремпредприятия включаются в соревнование за право называться коммунистическими.

Коллективы сборочного и агрегатного цехов, мотороиспытательной станции, обсудив итоги работы и свои возможности, приняли решение — включиться в соревнование за коммунистический труд. Взятые обязательства успешно выполняются. Высоких достижений в выполнении производственного плана добилась бригада Ю. В. Дубкова, которая показывает образцы коммунистического труда.

Расписание для МВЛ

На днях из печати вышло расписание движения самолетов по местным воздушным линиям, обслуживаемым подразделениями Уральского территориального управления ГВФ на период осенне-зимней навигации 1960—1961 года. В расписании указаны все внутриобластные и межобластные воздушные линии и движение самолетов по ним.

Расписание окажет помощь работникам городских агентств и справочных бюро отделов перевозок уральских аэропортов.

Расписание издано в хорошо оформленной красочной обложке массовым тиражом.

ОБЕСПЕЧИТЬ ПОЛНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Наступление зимней навигации выдвигает перед работниками службы движения ответственные задачи. Однако, как показала проверка деятельности службы движения подразделений Тюменской авиагруппы в аэропортах северной трассы в практической работе диспетчерского состава имеется ряд недостатков.

Наиболее существенными из них является невыполнение диспетчерским составом основных требований инструкции по организации и руководству движением самолетов. В ряде аэропортов взаимодействие служб по организации и обеспечению полетов налажено слабо, табель обязательной информации между службами, регламентирующий порядок этого взаимодействия, отсутствует. Например, старший диспетчер Салехардского аэропорта тов. Гребцов подшил его в папку и до других служб табель «не дошел».

Неудовлетворительно осуществляется в аэропортах северной трассы и планирование полетов. Диспетчерская служба письменные заявки на полеты от командиров кораблей и пилотов не требует, самолеты ставятся в план по устному заявлению, чем нарушается порядок, установленный инструкцией. В плане полетов не указывается расчетное количество заправки и загрузки самолетов. В аэропортах Тазовское, Березово и других выписки из плана полетов службам не распространяются. Не случайно поэтому в аэропорту Березово первого октября с. г. самолет Ан-2, поставленный в рейс из Березово в Ханты-Мансийск, оказался перезаправленным, что вызвало задержание рейса. По этой же причине в феврале 1960 года в аэропорту Березово произошло летное происшествие самолета Ан-2, пилотируемого тов. Ненашевым, который отправился в полет со значительной перегрузкой. Как видно, работники службы движения из этого случая еще не сделали должных выводов.

Серьезным недостатком является также нарушение порядка выпуска самолетов в рейсы. В разное время имели место такие факты, когда работники службы движения давая разрешения на полет, не назначали безопасной высоты полета и давали разрешение на вылет пилотам без записи командиров кораблей, пилотов в бланке погоды о принятом решении на вылет. Подобные факты имели место в практике работы Тюмен-

ского, Тобольского, Ханты-Мансийского и других аэропортов.

В подразделениях плохо организовано изучение документов, регламентирующих летную работу. Как следствие, требования этих документов не выполняются, а ряд приказов Главного управления ГВФ в подразделениях совсем отсутствует.

Наиболее опасным для дела явлением в аэропортах Тюменской авиагруппы представляет тенденция отдельных работников не выполнять требования, инструкции и наставления под предлогом, что как будто эти требования невыполнимы в условиях северных аэропортов. Такой подход к регламентирующим работу документам наносит большой ущерб делу обеспечения безопасности полетов.

Одним из недостатков в работе Тюменской авиагруппы по организации и контролю движения самолетов является отсутствие контроля со стороны авиагруппы за деятельностью работников службы движения подразделений и аэропортов.

В настоящее время эту функцию по очереди выполняют ст. штурман авиагруппы тов. Печеркин и заместитель по движению начальника Тюменского аэропорта тов. Мельников. Эта двойственность в вопросах организации и руководства движением самолетов, безусловно, отрицательно сказывается на проведении организационных работ по движению в подразделениях.

Очевидно, не случайно ряд документов Главного управления ГВФ и Уральского управления ГВФ, имеющих важное значение в вопросах организации и руководства движением самолетов, высылаемые в адрес командира Тюменской авиагруппы, не доходит до подразделений. При проверке ни в одном из подразделений не оказалось ряда документов ГУ ГВФ и, естественно, требований этих документов личный состав службы движения не знает и не выполняет.

Не оказалось в подразделениях и плана подготовки к осенне-зимней навигации. В разосланном в коллективы плане мероприятий Тюменской авиагруппы по обеспечению безопасности полетов упущен ряд важных вопросов, в частности, вопрос проведения совещания работников службы движения по обмену опытом работы с привлечением для этой цели опытных диспетчеров.

В планах подготовки к осенне-зимней навигации (Окончание на 2-й стр.).

За годы работы в Курганском подразделении старший радиооператор Прасковья Устиновна Бурундукова помогла в совершенстве овладеть своей специальностью многим молодым радиоопера-рам. И те сейчас, работая самостоятельно, с благодарностью вспоминают своего учителя.

На снимке: Прасковья Устиновна Бурундукова стажирует молодого радиооператора Валентину Киселеву.

Фото В. ЯКОВЛЕВА.

18 декабря — выборы в народные суды

ПОДГОТОВКА НАЧАЛАСЬ

Коллектив ремпредприятия начал подготовку к выборам в народные суды.

На избирательном участке № 4, расположенном в школе — широко развернута предвыборная кампания. Уже составлен план работы агитпункта, систематически проводятся дежурства. К услугам избирателей — литература по выборам в народные суды РСФСР, телевизор, подшивки газет. Действует агитколлектив в составе пятидесяти человек, который ведет большую разъяснительную работу с избирателями.

Хорошим инициатором в проведении предвыборной кампании зарекомендовал себя В. В. Харитонов.

ЧИТАЯ Л. Н. ТОЛСТОГО

(К 50-летию со дня смерти писателя)

20 ноября 1960 года исполняется 50 лет со дня смерти великого русского писателя Л. Н. Толстого.

Произведения Толстого читают с неослабевающим интересом все новые и новые миллионы людей как в Советском Союзе, так и за его пределами.

Гуманизм Толстого, его проникновение во внутренний мир человека, его вера в созидательные силы народа и гневный протест против социальной несправедливости живут и воздействуют на умы людей и в наши дни.

Лев Николаевич Толстой принадлежит к тем писателям, к произведениям которого можно неоднократно возвращаться, находя каждый раз в них что-либо новое.

Читателям хорошо известны романы Л. Н. Толстого «Война и мир», «Анна Каренина», «Воскресение», пьесы «Власть тьмы», «Плоды просвещения», «Живой труп», трилогия — «Детство», «Отрочество», «Юность» и другие произведения. Однако



небезынтересно прочитать отрывки из романа «Декабристы» и познакомиться с Пьером Бе-

зуховым и Наташей Ростовой в старости. Ведь многие не знают, что пленительный образ Наташи тесно связан с образом Наташи Николаевны Лабазовой, жены ссыльного революционера, последовавшей за ним на каторгу и проведшей там всю жизнь.

Многие читатели не знакомы с неоконченными произведениями Толстого. Они опубликованы в полном собрании сочинений и, читая их, можно открыть еще неизвестное для себя Толстого.

Сейчас, когда у нас широко ставятся вопросы эстетического воспитания, для советского человека могут представить большой интерес статьи Толстого об искусстве, как обличительные публицистические выступления, направленные против антинародного буржуазного искусства.

Имеются у Л. Н. Толстого и педагогические статьи. Известно, как много сделал Толстой в области педагогики, и нельзя про-

ти мимо его опыта. Публицистика писателя, несмотря на содержащиеся в ней ошибочные положения, и сейчас представляет интерес.

Чтение статьи Толстого «Так что же нам делать?», в которой он излагает свои впечатления от знакомства с московскими ночлежными домами и жизнью городской бедноты, может обогатить читателя, если мы предварительно познакомимся с оценкой деятельности Толстого, данной В. И. Лениным.

Особый интерес представляют выступления Толстого против империализма и колониализма в защиту угнетенных народов, против войны, за мир.

Итак, читая и перечитывая произведения Л. Н. Толстого, хочется сказать о нем словами В. И. Ленина: «Какая глыба, а? Какой матерый человек! Вот это, батенька, художник...».

В. И. Ленин подчеркнул, что во всей Европе некого поставить рядом с Толстым.

А. СЕРЕБРЯКОВА,
зав. библиотекой.

ОБЕСПЕЧИТЬ ПОЛНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

(Начало на 1 стр.)

ции в подразделениях Тюменской авиагруппы не предусмотрено проведение розыгрышей с диспетчерским составом по руководству движения самолетов в осенне-зимних условиях. А ведь не для кого не является секретом, что качественная подготовка личного состава к наиболее ответственному периоду работы решает успех дела. Старший штурман авиагруппы тов. Печеркин, проверяя деятельность службы движения, не глубоко вскрывает имеющиеся в работе недостатки.

Так, в акте комиссии ТАГ по проверке аэропорта Салехард тов. Печеркин написал: «Отработать взаимодействие службы движения, ИАС, метео, связи, перевозок». Вот движеньцы Салехардского аэропорта и «отрабатывали» это взаимодействие до сентября этого года, а табель обязательной информации, определяющий это взаимодействие, лежал в папке у тов. Гребцова, и ни работники службы движения,

ни работники других служб его требования в части своевременного сообщения сведений по службам о ходе подготовки самолетов и их движения не выполняли. В службах отдела перевозок, ИАС и других этого табеля не было и работники о его существовании не знали.

Зима вступает в свои права. Большинство коллективов аэропортов северной трассы неполохотило, подготавливая материальную часть к работе в суровых зимних условиях. Коллективы служб движения аэропортов северной трассы должны проанализировать свою работу, вскрыть и устранить имеющиеся недостатки. Только в этом случае можно быть уверенным в том, что движеньцы Тюменской авиагруппы обеспечат отличную организацию движения самолетов по северной трассе и помогут всему личному составу Тюменской авиагруппы обеспечить полную безопасность полетов в зимнюю навигацию.

Н. КУДРЯШОВ, начальник УРДС.

КОНЬКОБЕЖЦЫ — НА ЛЕД!

На Урал пришла зима. Землю покрыл толстый слой снега, ударили морозы. Хорошо пробегаться на лыжах по лесу, ощутить бодрость в теле и отличное настроение!

В большинстве подразделений лыжники провели пробу сил. В нынешнем году им предстоит встретиться на VIII зимней спартакиаде Уральского территориального управления ГВФ, а затем и на всесоюзной аэрофлотской.

Хуже обстоит дело с подготовкой конькобежцев. Как известно, в нынешней спартакиаде в отличие от прошлой, наряду с лыжными соревнованиями будут проведены состязания конькобежцев. В коллективах подразделений в ближайшее время нужно выявить конькобежцев и организовать с ними регулярные тренировки.

А. СЕМЕНОВ.

родинамическую форму. Таким способом можно также имитировать действие закрылков, увеличивая подъемную силу, или управлять самолетом. Устройство является, по сути дела, развитием идеи «реактивных закрылков».

Новое устройство можно применять на самолетах с двухконтурными реактивными двигателями. Для «прямой циркуляции» используется часть воздуха, не поступающая в камеру сгорания.

По сообщениям зарубежной печати, разбег и пробег самолета с таким устройством сократится на 40 процентов.

При практическом применении прорези, видимо, будут заменены рядами небольших отверстий, расположенных вдоль крыла, что обеспечит большую жесткость.

В настоящее время продолжают исследования форм крыла, при которых может быть эффективно применена система «прямой циркуляции». Они могут сильно отличаться от существующих крыльев самолетов. («Дейли телеграф»).

НАУКА И ТЕХНИКА

УСТРОЙСТВО ПРЯМОЙ ЦИРКУЛЯЦИИ

Английский национальный центр газовых турбин разработал устройство для уменьшения пробега самолета при взлете и посадке. Это устройство может также заменять элероны, руль высоты и хвостовое оперение.

Принцип его действия сводится к следующему. В экспериментальном крыле эллиптической формы сделаны пять прорезей — две на верхней и нижней частях ведущей кромки и три вдоль задней кромки. Через эти прорези выдувается воздух, который обтекает крыло. Изменяя давление выходящего воздуха, летчик увеличивает воздушное давление на крыло, меняя тем самым его аз-

Уголок ЮМОРА



— Если после рыбалки к вам зайдет мой муж, то скажите ему, что рыбу я уже купила.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА МНОГОТИРАЖНУЮ ГАЗЕТУ

Авиатор Урала

на 1961 год

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политической и секретарями партийных организаций.

Цена подписки на год — 9 руб. 60 коп.

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА! ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА СВОЮ ГАЗЕТУ!

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

НС27004. Заказ № 5693.

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

ЭТИХ ДНЕЙ НЕ СМОЛКНЕТ СЛАВА

Встреча с ветераном гражданской войны

Авиарботники Урала вместе со всей общественностью в эти дни отмечают славное сорокалетие со дня окончания гражданской войны в нашей стране.

Многолюдно было вечером 10 ноября в клубе поселка Свердловского аэропорта. Пилоты, авиатехники, связисты, авиаспециалисты других служб и члены их семей пришли сюда на встречу с ветераном гражданской войны, старым большевиком А. В. Аколиным.

— 40 лет прошло с тех пор, — сказал Аюлин, — когда закончились боевые действия гражданской войны, но славные подвиги патриотов, тогда еще молодого советского государства, живут в нашей па-

мяти. Героям, павшим в борьбе, мы обязаны тем, что сейчас живем в советской стране — в самом справедливом и гуманном обществе.

Выступление А. В. Аюлина было выслушано с большим вниманием.

В эти дни в библиотеках подразделений заметно возрос интерес читателей — авиарботников к литературе, рассказывающей о далеких героических днях гражданской войны в нашей стране. Большим спросом пользуются произведения советских писателей — А. Фадеева, Л. Леонова, А. Серафимовича и других авторов.

Место в жизни

Когда начальник ГРДП В. М. Мартюшев мне рассказал о Борисе Казакове, молодом диспетчере Свердловского аэропорта, в моем воображении он предстал широкоплечим и высоким, с чуть обостренным лицом юношей.

Может быть, эта придуманная мной монументальность его фигуры и какалято внутренняя сила объяснялась тем, что должность Бориса — должность диспетчера — требует огромной энергии для обеспечения нормальной работы летных экипажей, но именно таким я его представлял. И каково было мое удивление, когда я встретился с ним — низкорослым, чуть худощавым, скромным пареньком. Биография Казакова только начинается, но что-то есть в ней такое, связывающее молодого диспетчера с небом, — сильным, бескрайним, где хочется летать, летать всю жизнь... Пуль управления... Слово молнии, разбежался на графике стрелы, указывающие маршруты самолетов. Диспетчер наносит на кальку новые штрихи — самолеты беспрепятственно уходят в небо.

На экране обзорного локатора появляются цели — эти машины Борис обязан обеспечить нормальной связью в пределах района, и сколько волнений приходится испытать молодому специалисту, пока экипаж благополучно совершит полет над этим районом.

Ему хорошо запомнился один случай.

Из Омска в Курган вылетел Ли-2, но при подходе к Кургану из-за резкого ухудшения метеоусловий, аэропорт не смог принять этот самолет и перенацелил его на Челябинск, где после некоторого времени произошло то же самое: снегопад мешал приземле-

нию самолета. Что делать? Экипаж сообщал, что горючее на исходе. Топлива не хватило бы для прилета самолета в Свердловск.

Оставалась одна возможность — Тюмень. Но как быть, если этой трассой самолеты не ходят?

И командование приняло решение — направить машину по нетрассовому маршруту. Поэтому все имеющиеся радиосредства были умело использованы и взаимосвязь с бортом самолета постоянно поддерживалась; указания с земли помогли экипажу благополучно завершить маршрут и успешно приземлиться в Тюменском аэропорту.

— Ох, и повозновались мы! — вспоминает Борис, — каждый метр этого пути, по которому шел самолет, приходилось и ощущивать, и прослушивать, и вовремя подавать информацию экипажу. И зато, с каким облегчением все мы потом вздохнули, наши лица за-светились улыбками — еще бы! В таких сложных условиях машина прошла отлично, да и экипаж не подкачал — показал хладнокровие и мастерство, как подобает советским летчикам!

Военное штурманское училище воспитало в нем умелого воина и грамотного специалиста. С каким волнением подходил молодой курсант к боевым крылатым машинам, и даже как-то не верилось, что он, освоив сложную авиационную технику и став штурманом, будет проклядывать курс скоростным

самолетам в небе. Служба в армии помогла ему овладеть трудной «наукой побеждать», которая способствовала преодолению многих трудностей, встречавшихся на первых порах в его новой работе.

Каждый раз, когда самолеты отрываются от бетонной дорожки и скрываются в бездонном синем просторе неба, Борис с волнением и особым напряжением следит за полетом экипажей и совместно с радиооператорами поддерживает связь с каждым из них. Он мечтает о тех недалеких днях, когда сам займет штурманское место в самолете и будет прокладывать курс своей крылатой машине.

И еще есть у него одна мечта — он пишет стихи и мечтает об учебе на журналиста. И это не удивительно — человек, окрыленный мечтой о полете, часто чувствует за плечами и крылья вдохновения. Ведь справедливо поется в песне, что «песня людям так нужна, как птицам крылья для полета». И эти крылья, крылья большой человеческой мечты, помогут Борису Казакову овладеть сложной профессией штурмана и в недалеком будущем уйти в голубые просторы, которые давно ждут его.

Ты за мечту смелей борись, Бери ее упорным штурмом! Труд наградит тебя, Борис, Почетным, славным званьем — штурман. К победам — курс! И твой штурвал — К высотам новым путь найдет он! И если клятву сердца дал, Пусть будет жизнь твоя — полетом. Е. ЛИПОВИЧ.



Один из передовых авиатехников Курганского подразделения Б. А. Денисов проверяет натяжение тросов у самолета. Фото В. Яковлева.

ПО АЭРОФЛОТУ

ЮБИЛЕЙНЫЙ ПОЛЕТ

25 октября на льдину дрейфующей станции «Северный полюс-8» сделал посадку самолет известного полярного летчика Ильи Павловича Мазурука. Это была его двухсотая посадка на дрейфующие льды Северного Ледовитого океана. Свою первую посадку на лед Мазурук совершил в мае 1937 года. С тех пор вот уже двадцать четвертый год Мазурук постоянно летает в высоких широтах Арктики.

★

«А СЧАСТЬЕ РЯДОМ»

На сцене ростовского театра Музыкальной комедии идет оперетта композитора И. К. Ипатова «А счастье рядом». Это первая оперетта о пилотах Гражданского воздушного флота. Автор либретто Р. Харченко в свое время работал сотрудником многотиражной газеты Северо-Кавказского территориального управления.

Постановку оперетты осуществил заслуженный артист РСФСР А. Горелик. Он же исполнитель роли главного героя — командира самолета «Ан-2» Сергея Бортникова.

В оперетте много интересных музыкальных мелодий, запоминающихся дуэтов.