

## РАСТЕТ МАСТЕРСТВО,

**П**ОРА включиться и нам в соревнование за почетное звание коллектива коммунистического труда, — высказал однажды мысль, обращаясь к товарищам по работе старший диспетчер службы движения Салехардского аэропорта Федор Григорьевич Гребцов.

— Дело предлагаете, — поддержали одни.

— По плечу ли это нашему небольшому коллективу, — возразили другие. — Взять-то обязательство, конечно, дело не сложное, а сумеем ли его выполнить? Не пришлось бы опозориться перед товарищами.

Было решено, прежде чем брать на себя высокие обязательства, посоветоваться с партийной и профсоюзной организациями, детально обсудить свои возможности. Так и сделали.

Общее собрание коллектива проходило бурно. Спорили, взвешивали возможности каждого работника, обсуждали в деталях все пункты социалистического обязательства. Особое внимание уделили таким важным вопросам, как безопасность полетов.

Вскоре в службе движения развернулась активная борьба за выполнение взятых обязательств, за почетное право называться ударником коммунистического труда. По совету партийного бюро здесь завели строгий ежедневный учет выполнения социалистических обязательств каждым работником службы, организовали взаимную помощь друг другу в работе и учебе.

Бывало так, что коллектив испытывал затруднения в решении тех или иных задач. Тогда на помощь приходили партийная организация, местный комитет, администрация. Так, работники службы движения решили своими силами подготовить помещение АДП к зимней навигации. Однако в процессе работы оказалось, что не хватает некоторых строительных материалов, краски, инструментов. Профорг службы В. Г. Григоренко обратился за помощью к секретарю партийного бюро В. М. Лебединскому и не обходимая помощь коллективу была оказана. Помещение АДП к зимней навигации отремонтировали в точно установленные сроки.

**КАК ЖЕ** выполняют взятые социалистические обязательства работники службы движения? Надо сказать, что дело у них спорится. Так, в течение 1960 года по вине работников службы нет ни одного случая летного происшествия.

На самолете, что стоял на площадке возле ИАС, производились регламентные работы. Я заметил стоявшую неподалеку тележку, на которой были смонтированы воздушные баллоны и шланги для подачи воздуха в систему самолета.

— Это что, заводская установка? — спросил у инженера.

— Нет, ее сделал наш активный рационализатор слесарь-механик Давиденко, — с гордостью ответил он.

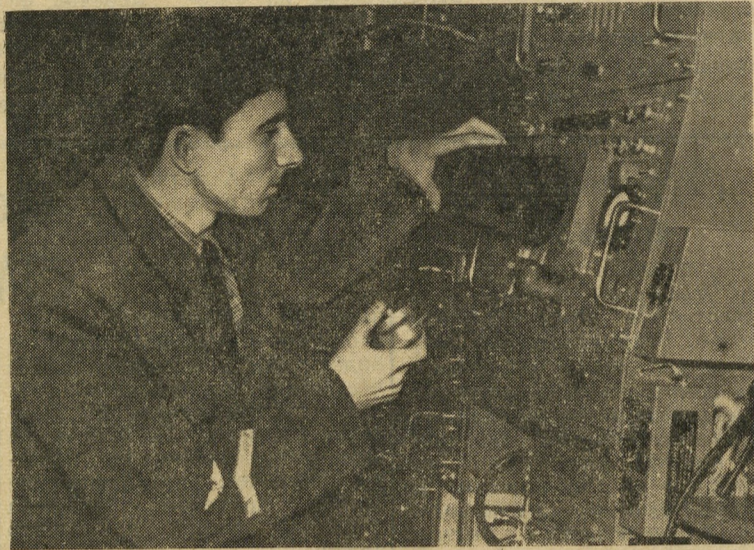
Мне захотелось встретиться с этим умельцем, и встреча вскоре состоялась.

Высокий, плечистый молодой мужчина с веселыми огоньками глаз, — таким он предстал. Рассказывал он просто, стараясь передать только главное.

— Вы спрашиваете, что меня натолкнуло на мысль, чтобы создать эту тележку?..

Было так... Для заправки самолетных систем воздухом нам нередко приходилось носить на

Особенно умело, со знанием дела трудятся на своем посту диспетчера И. О. Данбулатов, В. Г. Григоренко, Н. В. Сумский, В. А. Туренко. Давая конкретные и четкие указания в службы, выясняя причины нарушения организации летного дня и тут же их устраняя, они тем самым способствуют повышению регулярности полетов, а следовательно, обеспечивают успешное выполнение производственных пла-



Ударник коммунистического труда диспетчер В. Г. Григоренко за работой.

## РАБОТА СПОРИТСЯ

нов личным составом аэропорта.

Метеорологические условия на севере сложны и неустойчивы. Чтобы оперативно передать ту или иную команду на борт самолета, дежурному диспетчеру зачастую приходится использовать все средства связи. Поэтому от работников службы движения требуется высокое мастерство, твердые практические навыки.

С целью повышения знаний диспетчеров с ними регулярно проводятся разборки, специальные занятия на тему, как правильно рассчитать полетный вес самолета с учетом метеорологической обстановки и наличия запасных аэродромов по маршруту полета и по другим вопросам.

Больше стали уделять внимания здесь и технической учебе. Составили план занятий. Каждый диспетчер получает индивидуальные задания. Кроме этого, весь состав службы движения прошел переучивание в учебно-тренировочном отряде, многие работники коллектива стали классными специалистами. Например, диспетчерам тт. Григоренко,

Сумскому, Сердюкову и Туренко присвоен третий класс, а тов. Данбулатов стал диспетчером второго класса.

Систематически повышая свои знания, работники службы движения, естественно, стали значительно лучше трудиться.

Так, подводя итоги работы за третий квартал, было установлено, что диспетчера взяты на себя социалистические обязательства выполнят с честью. Вскоре этому коллективу было присвоено почетное звание — служба коммунистического труда. Звание ударников коммунистического труда получили лучшие диспетчера тт. Данбулатов, Григоренко и Сумской.

**В**ЫСОКАЯ оценка, полученная коллективом службы движения, воодушевила диспетчеров. Сейчас они работают еще с большим энтузиазмом, чтобы своими новыми славными делами оправдать почетное звание разведчиков будущего.

**А. БЕРДНИКОВ,**  
заместитель командира  
по политической  
Салехардского  
подразделения.

## РЯДОВОЙ СЕМИЛЕТКИ

себе тяжелые воздушные баллоны к самолетам и, кроме того, вслед за ними перетаскивать заправочные шланги. На перенос баллонов затрачивалось много сил, а шланги преждевременно выходили из строя. Тогда я и подумал: не смонтировать ли все это оборудование на тележке? Выказал свои планы инженеру, тот поддержал меня. Вскоре я взялся за работу. Многие детали — скобы, болты — приходилось делать самому. На трехколесной тележке я закрепил три баллона, прикрепил к ним шланги, чтобы все было единой компактной системой, а на отводе от баллонов поставил редуктор, который редуцировал давление



в диапазоне от одной до шестидесяти атмосфер...

Конечно, польза от установки большая. Во-первых, теперь воздуха хватает на более длительное время — три баллона вместо одного и, во-вторых, не требуется большой траты сил — тележку легко можно подкатить к любому самолету, даже если он стоит на приличном удалении. Да и шланги меньше изнашиваются.

— Это ваша первая работа?..

— Нет, первой работой был компрессор... Раньше у нас были большие трудности с доставкой воздушных баллонов с зарядной станции. Далековато, да и неудобно. Задумался я: «А что, если самому сделать компрессор?». Детально ознакомился со схемами и чертежами. И приступил к изготовлению отдельных частей этого сложного механизма. Много времени пришлось затратить на него, а отдельные детали приходилось переделывать по нескольку раз, но сознание того, что это нужное, большое дело, заставляло продолжать работу. И сделал. По сегодняшнему дню работает безотказно.

(Окончание на 2 стр.)



Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 95 (1016).

СРЕДА, 21 ДЕКАБРЯ  
1960 г.

Год издания  
XVIII

Пилоты,  
бортмеханики  
и бортрадисты!  
Повышайте свое  
профессиональное  
мастерство!  
Обеспечим полную  
безопасность  
полетов!

## „Миллионеры“ — ЗОЛОТОЙ ФОНД Аэрофлота

Недавно ряды наших «миллионеров» пополнились новыми товарищами. За личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками Аэрофлота награждены:

**ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 КМ»**

1. Диков Василий Платонович — командир корабля.
2. Железнов Николай Иванович — зам. начальника Уральского управления ГВФ.
3. Моисеев Виктор Зиновьевич — бортрадист.
4. Яговитин Николай Прокопьевич — командир корабля.

**ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 1 000 000 КМ»**

1. Варламов Валерий Георгиевич — командир корабля.

**ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 500 000 КМ»**

1. Ворожев Николай Иванович — второй пилот.
2. Гусельников Александр Николаевич — второй пилот.
3. Левицкий Михаил Николаевич — ст. штурман.

**ЗНАКОМ ГВФ «ЗА НАЛЕТ 300 000 КМ»**

1. Молюшов Николай Александрович — командир самолета.
2. Швецов Генрих Александрович — командир самолета.
3. Шилев Адольф Борисович — командир звена.

## ВОТ ГЛАВНЫЕ ЕГО БОГАТСТВА

Стихотворение посвящается «миллионерам» Уральского территориального управления ГВФ.

«Миллионер» — не капиталом  
Богат у нас в СССР.  
Два миллиона налетал он —  
И вот сошел «миллионер»  
На землю,

где родился, вырос  
И крылья сильные обрел  
И заслужил призвание мира  
И имя гордое — орел!  
Сейчас букет ему вручили —  
Аэродром весной пропах.  
И счастьем огоньки лучились  
В его смеющихся глазах.  
Ладонь в ладонь — роднее  
Братства  
Пожатая искренних друзей,  
Вот главное его богатство,  
С ним — он сильнее и  
смелей.

Всегда тверда,  
в победу веря,  
Штурвал сжимавшая рука...  
Горят значки «миллионера»  
На отвороте пиджака.  
Его богатство —  
миллионы  
Воздушных необъятных  
трасс,  
Да в небо синее  
влюбленность,  
Да мастерства  
высокий класс;  
Отвага, мужество и сила —

Пилотам молодым пример.  
Любовью к Родине  
любимой —  
Вот чем богат миллионер.  
Е. ЛИПОВИЧ.

## Наш календарь

### План ГОЭЛРО

Сорок лет тому назад, 22 декабря 1920 года, открылся VIII Всероссийский съезд Советов, на котором с докладом о деятельности СНК выступил В. И. Ленин. Ленинские идеи о создании материально-технической базы социализма, об электрификации страны легли в основу плана ГОЭЛРО — первого перспективного плана развития народного хозяйства. Рассчитанный на 10—15 лет, план ГОЭЛРО предусматривал создание крупной машинной индустрии на базе электрификации всей страны, преимущественный рост тяжелой промышленности, социалистическое переустройство сельского хозяйства.

Придавая огромное значение плану электрификации, В. И. Ленин называл его «второй программой партии». С докладом о плане электрификации России на съезде выступил председатель ГОЭЛРО Г. М. Кржижановский.

29 декабря 1920 года VIII Всероссийский съезд Советов единодушно принял написанную В. И. Лениным резолюцию, одобрявшую план ГОЭЛРО.

## Избрали достойных

В обстановке высокой политической активности прошли 18 декабря выборы в народные суды. Пилоты, авиатехники, связисты, инженеры и другие авиаспециалисты отдали свои голоса за достойных избранников народа, за тех, кто будет вершить самое гуманное и справедливое в мире правосудие.

## БОЯЗНЬ НОВОГО? Или?...

КОГДА мы обратились к группе пилотов с просьбой рассказать о том, как у них обстоит дело с соревнованием за коммунистический труд, они этим вопросом были явно смущены.

— Повышенных сообразительств на себя мы не брали, — стараясь скрыть неловкость, отвечал пилот Копелов, — хотя, как нам кажется, у нас не меньше возможностей бороться за звание ударника коммунистического труда, чем в других коллективах.

Своего сослуживца поддержали остальные пилоты. В их голосе звучали и обида и недоумение. Ведь действительно, каждый из них способен работать лучше, с большей отдачей.

Что же мешает летному коллективу по-настоящему приложить свои силы, развернуть способности?

— В нашем подразделении соревнование за звание ударника коммунистического труда не организуется, — отвечают пилоты. Этому делу здесь не уделяется должного внимания.

К сожалению, они оказались правы. В этом мы убедились после беседы с командованием подразделения.

— О каких повышенных обязательствах может идти речь, если нам приходится летать на старых Як-12? — Это говорит руководитель коллектива коммунист Иван Иванович Осокин. Он пытается утверждать, что на этих машинах даже

установленный производственный план выполняется с большим трудом.

— Мы пришли к убеждению, что брать повышенные обязательства слишком рискованно, — говорит тов. Осокин.

Неправильны, ошибочны утверждения. За расчетами тов. Осокина, на наш взгляд, скрывается боязнь всего нового, передового, неуверенность в силы и способности подчиненных, а может быть и неумение направить волю коллектива по нужному руслу.

О том, что и на Як-12 можно успешно перевыполнять производственные планы, добиваться высоких показателей в работе, говорят многие примеры и факты из жизни передовых коллективов. Сколько в подразделениях нашего управления уже имеется ударников коммунистического труда из числа пилотов, летающих на Як-12.

Много хороших, инициативных людей, настоящих мастеров своего дела есть и в коллективе, возглавляемом тов. Осокиным. Надо лишь помочь им лучше организовать работу, по-настоящему развернуть соревнование, подсказать, чем заняться, посоветовать, как лучше и быстрее устранить ошибки и упущения. А главное — воодушевить личный состав коллектива, вселить в сознание людей уверенность в свои силы. И тогда, несомненно, придут большие успехи, в которых продолжает сомневаться тов. Осокин.

А. ИВАНОВ.

## РЯДОВОЙ СЕМИЛЕТКИ

(Начало на 1 стр.).

Теперь АК-50 нагнетает воздух в баллоны здесь, и нам не требуется ходить за ним на зарядную станцию — воздух всегда под рукой! А он нам очень необходим, ведь им питаются пневматические дрели, нужные для любой операции при ремонте нашей авиатехники.

Недавно нам пришлось с помощником Д. Гайнулдиным «повозиться» с ремонтом Ли-2. Многие стрингеры и шпангоуты изготовили из листа дюрала заново, да и обшивку обновили. Д. Гайнулдин — сравнительно молодой специалист, но многие сложные операции по ремонту он уже освоил и производит их самостоятельно.

Михаилу Михайловичу тридцать лет. Но сколько замыслов еще предстоит осуществить ему — не сосчитать. Повседневный труд рождает новые мыс-

ли, заставляет по-новому осмыслить любой процесс работы. — Решения июльского Пленума ЦК КПСС по техническому прогрессу нацелили нас на совершенствование своего труда, — говорит М. Давиденко. И в этих словах твердое убеждение рядового труженика в том, что труд не только облагораживает человека, но и окрыляет его на новые подвиги во славу Родины.

Когда мы прощались с Михаилом Михайловичем, он протянул свою широкую в темных бороздках ладонь, куда вьелся металл. Я невольно подумал: «Сколько силы и тепла хранят эти широкие ладони рядового бойца семилетки!

Такими вот золотыми руками мы зажигаем новые огоньки наших строек, осуществляем свою заветную мечту — коммунизм».

Е. ЛИПОВ.



Недавно в Свердловском аэропорту состоялось соревнование по лыжам, посвященное открытию зимнего сезона. На этих соревнованиях в какой-то степени определился состав сборной команды, которой в скором будущем предстоит отстаивать спортивную честь коллектива на зимней спартакиаде Аэрофлота.

Высокое мастерство, хорошую закалку и выносливость продемонстрировали, например, лыжники Бажев, Ведерников, Кочнев и некоторые другие. Среди женщин на соревнованиях отличилась радиооператор Красильникова. Дистанцию в три километра она прошла с высокими показателями и заняла первое место.

Неплохо проявили себя на

лыжне и представители авиатранспортного подразделения.

Пятикилометровую дистанцию успешно преодолели лыжники Толмачев, Захаров, Фроловский. Очень жаль, что в соревнованиях не принимал участие лучший лыжник подразделения тов. Бабин. Он обстоятельно готовился к открытию зимнего сезона и, бесспорно, мог продемонстрировать высокое спортивное мастерство.

Вместе с тем хочется отметить, что данные соревнования не отличались настоящей массовостью. Даже многие из тех, кто готовился к соревнованиям, по различным причинам на лыжню не вышли. Одной из причин этого,

на наш взгляд, является то, что командно-начальствующий состав Свердловского аэропорта, так и авиатранспортного подразделения спортивной жизнью коллектива мало интересуются. Нельзя, конечно, упрекнуть руководителей в том, что они совершенно не оказывают помощи спортивным коллективам в приобретении спортивного инвентаря, спортивной обуви и т. д. Но не хлебом единым живет человек.

Если с личным составом провести соответствующую разъяснительную работу, то ряды любителей спорта, несомненно, увеличатся бы. Здесь есть над чем поработать комсомольской организации.

Комсомольская организация аэ-

## ЗВУЧАТ МЕЛОДИИ



Несколько лет в клубе Свердловского аэропорта работает детская музыкальная школа. Она пользуется большой популярностью. В ней обучаются многие дети авиаработников. Среди них и дочь командира корабля Н. П. Яговитина — Наташа Яговитина.

— У девочки большие способности к музыке, — говорят преподаватели. За год с небольшим учебы она с успехом прошла программу трех лет. Уже сейчас она исполняет довольно сложные

произведения из учебного репертуара.

Вдумчиво, с большим увлечением занимается Наташа.

Конечно, не всегда и все было гладко — некоторые сложные вещи долго не удавались. Но девочка не отсту-

пала, по несколько раз проигрывала заданное на дом.

Занятия музыкой не мешают ее учебе в общеобразовательной школе. Наташа и здесь является лучшей ученицей. Родители интересуются успехами дочери.

Николай Прокопьевич Яговитин, возвращаясь из очередного рейса домой, непременно первым делом поинтересуется, каковы успехи дочери в учебе. И ответ всегда бывает самый хороший.

На снимке: Наташа Яговитина на занятиях в музыкальной школе.

В. ЯКОВЛЕВ.  
Фото автора.

## „Что под руку попало“

Это произошло в ноябре. По вине технического состава были сорваны все рейсы самолетов Ан-2 в Челябинском аэропорту.

Накануне, поздно вечером, прошел дождь, ночью подморозило. В результате плоскости самолетов обледенели. Удивляет тот факт, что инженер подразделения тов. Караматов не счел нужным заблаговременно приехать на аэродром и организовать быструю подготовку материальной части. И так как в подразделении мало технического состава, то самолеты не обслуживались по НИАС и лед удалялся механическим путем с помощью амортизаторов, дюритов, скребков и прочих подручных средств, что привело к повреждению обшивки на ряде самолетов.

Здесь хочется отметить то, что технический состав этого коллектива не так давно сдавал зачеты по осенне-зимней навигации и сдал их неплохо.

Судя по этому случаю, приходится думать, что экзамены проведены в подразделении формально и пользы необходимой не дали.

Правда, тов. Караматов называет это «стихийным бедствием», с чем можно согласиться, но должной оперативности и организованности в подготовке материальной части к рейсам не было проведено со стороны руководства инженерно-авиационной службы.

А. ПЕТРОВ.

## Цель полета — СПАСЕНИЕ ЧЕЛОВЕКА

Через некоторое время пострадавшая доставлена на самолет. Мы благополучно взлетаем и берем курс на областной центр. К сожалению, в это время портится погода и снова пришлось пережить несколько очень трудных минут, которые показались мне вечностью.

И вот рейс закончен. Больная попадает в руки опытных врачей. Можно не сомневаться, что теперь жизнь советского человека будет спасена. Сердце наполняется радостью. Трудный рейс завершен, сложное задание выполнено.

А сколько подобных случаев было в летной практике моих товарищей по подразделению пилотов Дубровина, Вострикова, Шестакова. Спасая жизнь людей, им десятки раз приходилось летать в сложных метеорологических условиях, делать посадки на незнакомой местности. Чувство большой ответственности за порученное дело порождает у пилотов уверенность в действиях, стремление как можно лучше выполнить задание.

В заключение хочется несколько слов сказать о нашей учебе. От пилотов, выполняющих санитарные задания, требуется не только высокое летное мастерство. Может ли, например, отлично справиться с задачей пилот, который слабо разбирается в радионавигационных приборах, не имеет должной штурманской подготовки или же не способен подобрать посадочную площадку с воздуха. Конечно, нет. Поэтому повышению своего мастерства мы уделяем самое серьезное внимание. Постоянно изучаем материальную часть самолета, радиоаппаратуру, тренируемся в подборе посадочной площадки с воздуха. В этом деле нам большую помощь оказывают наши старшие, более опытные товарищи. Особенно много заботы о повышении летного мастерства пилотов проявляет командир звена Виктор Александрович Дубровин. Он воспитывает у нас любовь к своему делу, учит преодолевать любые трудности на пути к достигнутым поставленным цели.

Л. СКРЯБИН,  
пилот самолета Як-12.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС30744 Заказ № 747.

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

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

## О чем говорят первые состязания?

ропорта совершенно недостаточно уделяет внимания вопросу привлечения молодых авиаработников к занятию спортом. К нашему стыду нужно отметить, что и члены Совета ДСО «Спартак» аэропорта мало что сделали в этом направлении.

Будем надеяться, что ко дню открытия зимней спартакиады Аэрофлота ряды лыжников нашего коллектива пополнятся новыми именами спортсменов, которые сумеют достойно защитить спортивную честь авиаторов Свердловска.

И. ТИМОФЕЕВ,  
инструктор по физкультуре и спорту Свердловского аэропорта.