

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

коллектива Уральского территориального
управления ГВФ на 1961 год

Претворяя в жизнь исторические решения XXI съезда КПСС, советский народ добился выдающихся успехов в развитии производительных сил страны, в создании материально-технической базы коммунизма, в повышении благосостояния и культурного уровня трудящихся.

Борясь за выполнение решений партии и правительства о превращении Гражданского воздушного флота в один из главных видов пассажирского транспорта и идя навстречу XXII съезду КПСС, авиаработники Урала, обсудив свои возможности, определив резервы, берут на себя следующие социалистические обязательства по досрочному и качественному выполнению государственного плана третьего года семилетки:

1. Государственный план воздушных перевозок по налету тонна-километров выполнить к 25 декабря, а план десяти месяцев — ко дню открытия XXII съезда КПСС, обеспечив при этом высокую безопасность полетов.

Налетать сверх плана 600 тысяч тонна-километров.

2. Перевыполнить план авиационно-химических работ на 2 процента, повысить производительность труда на 5 процентов, а налет часов (приведенный к самолету Ан-2) — на 10 процентов. Все работы по специальному применению авиации произвести в установленные сроки, обеспечив их высокое качество.

3. Путем улучшения технического обслуживания самолето-моторного парка и грамотной его эксплуатации повысить среднегодовую исправность всех типов самолетов и вертолетов на 2 процента.

4. Снизить себестоимость одного тонна-километра на транспортной работе и одного приведенного часа на других видах авиационных работ на 2 процента.

Повысить производительность полетов на самолетах: Ил-18 — на 1 процент, Ил-12 — на 1,5 процента, Ли-2 — на 1,5 процента, Ан-2 — на 2 процента, Як-12 — на 3 процента.

5. Обеспечить образцовую постановку работы аэровокзалов и городских агентств в обслуживании пассажиров. Не иметь случаев засылки грузов, багажа и почты.

6. Путем четкого взаимодействия всех служб, обеспечивающих полеты, улучшения использования экипажами средств самолетовождения и посадки, а также резервированием самолетов добиться регулярности рейсов до 80 процентов.

7. Обеспечить четкость и безотказность всех средств связи и радиосветообеспечения полетов. Организовать в подразделениях изучение работниками связи стартовых телеграфных аппаратов и радиоаппаратуры, обеспечивающей буквопечатную связь.

Продолжать внедрение быстродействующей связи; перевести на радио и проводную телетайпную связь 6 наземных каналов.

Автоматизировать 5 радиоцентров и перевести их на эксплуатацию без дежурного техсостава.

8. Обеспечить высокое качество подготовки и переподготовки летно-подъемного, инженерно-технического состава и других специалистов в учебно-тренировочном отряде, используя для этого передовые методы и приемы в практике обучения и воспитания.

Повысить в классе 190 человек специалистов различных профессий и переучить в УТО не менее 1800 работников подразделений. Настойчиво продолжать работу по освоению новой авиационной техники.

9. Добиться поступления не менее 200 рационализаторских предложений и обеспечить максимальное внедрение их в производство. Продолжить работу по повышению уровня механизации и автоматизации производственных процессов с целью максимального сокращения ручного труда.

10. На основе дальнейшего изыскания внутренних резервов производства, улучшения финансово-хозяйственной деятельности, режима экономии, более эффективного использования самолето-моторного парка сократить аэропортовые расходы на 1,5 процента.

11. На 5 дней раньше срока, установленного планом, выполнить все работы по капитальному строительству и капитальному ремонту с вводом в эксплуатацию 3950 кв. метров жилой площади.

Обеспечить сдачу детского сада на 125 мест и пуск в эксплуатацию всех сооружений, связанных с централизованной заправкой ГСМ самолетов в аэропорту Кольцово.

12. Продолжить работу по благоустройству и озеленению территории аэропортов и жилых поселков.

Каждым работником подразделений высадить не менее двух деревьев и пяти кустарников.

До начала детского оздоровительного сезона обеспечить полную электрификацию пионерлагеря.

Принимая на себя социалистическое обязательство, мы, работники Уральского территориального управления ГВФ, еще шире развернем социалистическое соревнование между подразделениями, службами, между отдельными авиаработниками с тем, чтобы успешно выполнить государственный план 1961 года и достойными делами встретить XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза.

Коллектив Уральского территориального управления ГВФ в 1961 году продолжает социалистическое соревнование с коллективами Северного управления ГВФ и Якутской отдельной авиагруппы ГВФ.

Обязательство обсуждено и принято на собрании актива подразделений Уральского территориального управления ГВФ 24 января 1961 г.

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!

ПРИЛОЖИМ ВСЕ СИЛЫ К УСПЕШНОМУ ВЫПОЛНЕНИЮ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ 1961 ГОДА — ТРЕТЬЕГО ГОДА СЕМИЛЕТКИ!

ШИРЕ РАЗВЕРНЕМ СОРЕВНОВАНИЕ ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД!

**СЛАВА СОВЕТСКИМ УЧЕНЫМ,
ИНЖЕНЕРАМ, РАБОЧИМ,
ОСУЩЕСТВИВШИМ ЗАПУСК ТЯЖЕЛОГО
ИСКУССТВЕННОГО СПУТНИКА ЗЕМЛИ!**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 13 (1032).

СРЕДА, 15 ФЕВРАЛЯ
1961 г.

Год издания
XIX

Они трудятся рядом с нами



Пилот Иван Шербаков пришел в Уктусское подразделение полтора года назад после окончания летного училища. Срок, казалось бы, небольшой, но дисциплинированный, хорошо знающий свое дело молодой пилот успел зарекомендовать себя хорошим специалистом. Он вовремя и без нарушений выполняет любое задание, показывая пример сознательного отношения к труду своим товарищам.

НА СНИМКЕ: пилот Иван Шербаков в кабине самолета.

ПЕРВАЯ В ИСТОРИИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА МЕЖПЛАНЕТНАЯ ТРАССА

Сообщение ТАСС

В соответствии с программой исследований космического пространства 12 февраля 1961 года в Советском Союзе усовершенствованной многоступенчатой ракетой выведен на орбиту тяжелый искусственный спутник Земли.

В тот же день с этого спутника стартовала управляемая космическая ракета, которая вывела автоматическую межпланетную станцию на траекторию к планете Венера.

Автоматическая межпланетная станция достигнет района планеты Венера во второй половине мая 1961 года.

Основными задачами этого пуска являются проверка методов вывода космического объекта на межпланетную трассу, проверка сверхдальней радиосвязи и управление космической станцией, уточнение масштаба солнечной системы и проведение ряда физических исследований в космосе.

Аппаратура, установленная на борту межпланетной станции, работает нормально. Вес автоматической межпланетной станции составляет 643,5 килограмма.

Радиопередачи с автоматической межпланетной станции ведутся на частоте 922,8 мегагерца по командам с Земли.

Автоматическая межпланетная станция несет вымпел с изображением Государственного герба СССР.

Слежение за полетом автоматической межпланетной станции осуществляется специальным измерительным центром.

По полученным данным, движение автоматической межпланетной станции происходит по орбите, близкой к расчетной.

12 февраля 1961 года в 12 часов дня по московскому времени станция находилась на расстоянии 126 тысяч 300 километров от поверхности Земли над точкой земной поверхности с географическими координатами 86 градусов 40 минут восточной долготы и 6 градусов 04 минуты северной широты.

Успешный запуск космической ракеты к планете Венера прокладывает первую межпланетную трассу к планетам солнечной системы.

ВПЕРЕД, К ЗВЕЗДАМ!

С волнением слушали авиаработники сообщение по радио о запуске в Советском Союзе автоматической космической станции, направленной в сторону Венеры. Авиаработники Урала восхищены новым успехом нашей страны в мирном завоевании космоса.

Н. ЧУХНО,

командир корабля Ли-2:

— Трудно подобрать слова, чтобы выразить радость по поводу запуска автоматической космиче-

ской станции в сторону планеты Венера. Хочется от души поблагодарить творцов этого беспримерного в истории научно-технического подвига.

Т. ГАЛУШКО,

дежурная отдела перевозок
Свердловского аэропорта:

— Я горда тем, что Советский Союз продолжает идти впереди других государств в деле мирного покорения космического пространства человеком. Нет сомнения в том, что совсем недалеко то время, когда человек полетит в космос, и это будет наш советский человек.

КАНДИДАТАМИ В ДЕПУТАТЫ—ДОСТОЙНЫХ!

5 марта 1961 года состоятся выборы в местные Советы депутатов трудящихся. Авиароботники Урала вместе с трудящимися городов и деревень явятся на избирательные пункты, чтобы исполнить свой гражданский долг — избрать достойных сынов и дочерей народа в местные Советы депутатов трудящихся.

Сейчас во всех подразделениях развернулась подготовительная работа к выборам — оборудованы агитпункты и избирательные участки, агитаторы начали агитационно-массовую работу среди населения.

На днях повсеместно началось выдвижение кандидатов в депутаты местных Советов. Авиароботники Урала называют имена передовых людей своих коллективов — пилотов, авиатехников, связистов, движенцев и других авиационных специалистов.

★ ★ ★

В аппарате управления состоялось собрание, на котором были выдвинуты кандидаты в депутаты. Кандидатом в депутаты Свердловского городского Совета выдвинут начальник Уральского управления ГВФ Р. И. Барабохин, а в районный Совет — работник аппарата управления М. Н. Григорьев.

На собрании личного состава Свердловского аэропорта в депутаты Свердловского городского Совета выдвинут начальник аэропорта П. П. Збыковский, в районный Совет — авиатехник ЛЭРМ Г. Г. Овчинников, шофер автобазы И. И. Жандаров, начальник медсанчасти Е. М. Курд.

Чтоб самолеты в рейс уходили вовремя

Совсем недавно в коллективе службы движения Свердловского аэропорта был обсужден и введен в действие рабочий график дежурного по аэропорту по подготовке самолетов к вылету.

Опыт первых дней показал, что значительно улучшился пооперационный контроль за подготовкой каждого рейса к вылету в назначенные сроки.

Каждый этап подготовки самолета — дозаправка, проба двигателя, загрузка — все это учтено в графике и всемо определены сроки от начала до окончания.

Эту систему пооперационного контроля подготовки необходимо еще шлифовать, отработать с тем, чтобы можно было своевременно предупредить причины, которые могут вызвать задержку вылета самолета.

График строго систематизирует контроль подготовки каждого вылета на земле и способствует повышению регулярности полетов.

А. ТЕПЛИЦКИЙ,
зам. начальника Свердловского аэропорта по движению.

Они прудятся рядом с нами руль—В РУКАХ НАДЕЖНЫХ



Заслуженным авторитетом в автобазе Свердловского аэропорта пользуется шофер топливозаправщика Мирон Крисантьевич Добрыгин. За годы работы в порту он зарекомендовал себя хорошим специалистом и заслужил уважение товарищей.

На снимке: шофер топливозаправщика М. К. Добрыгин.
Фото В. Яковлева.



Для уменьшения длины разбега и пробег

Итальянская фирма «Фиат» предлагает для уменьшения длины разбега и пробег современных реактивных самолетов использовать комбинированную силовую установку, состоящую из основного двигателя и одного или нескольких дополнительных ГТД с небольшим ресурсом, используемых только при взлете и посадке.

ЦЕННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Радиотехники Тазовского аэропорта А. Паньков и В. Туркин внесли ценное рационализаторское предложение. Они предложили использовать энергию для питания огней ночного старта не от движка, как это делалось раньше, а от радицентра. Это предложение и внедрение его дало большую экономию средств и значительно сократило труд авиароботников. Теперь уже не требовалось тратить время на запуск и обслуживание движка, а энергия передавалась непосредственно с радицентра.

Начальник Тазовского аэропорта отметил рационализаторов денежной премией.

В. ПАРФЕНОВ,
техник ГСМ.

Передовики обмениваются опытом

На январском Пленуме ЦК КПСС был поставлен вопрос о необходимости более широкого распространения опыта передовиков производства, пропаганды новаторских методов труда. В наших подразделениях есть немало таких авиаспециалистов, чья работа может служить примером для их товарищей.

Один из других с бетонной дорожки Свердловского аэропорта поднимаются мозаичные крылатые серебристые машины, улетающие по различным маршрутам.

Свердловский аэропорт, как один из узловых портов нашей страны, связан воздушными трассами со многими городами. Интенсивность пассажирского и грузового движения на воздушных линиях Урала день за днем растет.

Большую роль в обеспечении безаварийной летной работы в порту играют авиароботники инженерно-технического состава, которые успешно обеспечивают нормальную работу материальной части в воздухе.

Перед входом в служебные помещения ЛЭРМ висит плакат: «Сделаем Свердловский аэропорт лучшим на трассе Москва — Владивосток».

Одинаково для всех — инженеров, техников и механиков — он служит призывом к успехам в труде, к новым достижениям в творческой работе.

Авиатехники Свердловского порта за последнее время значительно увеличили темпы труда по обслуживанию самолетов. Опытные специалисты учат молодежь грамотно эксплуатировать материальную часть. Опыт лучших производителей пропагандируется в наглядной агитации, через стенную печать. Буквально каждый дефект становится известным всему коллективу.

— Кроме проводимых занятий по специальной наземной подготовке, — рассказывает старший инженер ЛЭРМа тов. Ярошевич, — на технических разборах у нас выступали многие товарищи, которые уже имеют большой опыт работы на самолетах Ил-18.

Так, по опыту дефектации высотной системы самолета выступал авиатехник Г. Колкин, по дефектации моторов АИ-20 — авиатехник Ю. Дорогинин, а опытом дефектации топливной системы делился авиатехник А. Ананичев.

Систематически проводимые разборы помогают нашим специалистам глубоко анализировать выявленные неисправности и тут же выяснять причины, которые привели к тому или иному дефекту.

Всем памятен случай, когда благодаря бдительности нашего техника Шакирова был обнаружен серьезный дефект — забоины лопаток компрессора на двигателе самолета Ту-104. Только высокое сознание гражданского долга этих товарищей помогло обойтись без каких-либо плохих последствий.

Совсем недавно бригадой Я. Зенкина на самолете Ли-2 была обнаружена трещина гильзы цилиндра мотора. И хорошо сделали товарищи, когда обстоятельно с подробным анализом доложили об этом дефекте на техническом разборе.

Об опыте передовиков производства участка трудоемких работ выступали мастера С. Темляков, А. Брусничин и С. Подкорытов. Они делились опытом выполняемых регламентных работ.

Здесь стоит сказать, что, кроме всего сделанного по обмену опытом передовиков производства, нужно более широко пропагандировать его, чтобы об опыте передовиков Свердловского порта знали авиароботники других уральских подразделений.

— В ближайшее время мы будем оформлять галерею лучших людей нашего коллектива, что также является формой пропаганды опыта лучших производственников, — говорит в заключение нашей беседы тов. Ярошевич.

И хочется верить, что труд авиароботников ЛЭРМ, борющихся за то, чтобы Свердловский аэропорт стал одним из лучших на трассе Москва — Владивосток, станет известен во всех уральских подразделениях.

Много теплых слов можно услышать о старшем диспетчере службы движения Ханты-Мансийского аэропорта Вере Никитичне Криволаповой.

НА СЕВЕРЕ ДАЛЬНЕМ

Эта отзывчивая женщина с добрым сердцем уже давно пользуется большим авторитетом среди авиароботников порта.

Товарищи по работе оказали ей большое доверие, избрав председателем товарищеского суда. Они знают, что Вера Никитична всегда рассудит строго по закону.

В 1938 году она окончила Батайское летное училище и с того времени летала на многих самолетах Гражданского воздушного флота. Долгое время являлась летчиком санитарной авиации. Сейчас трудно сказать, скольким больным она доставила медицинскую помощь на своем легкомысле По-2.

Сейчас она работает старшим диспетчером службы движения. С присущей ей настойчивостью следит она за регулярностью и четкостью движения в порту, и если замечает какие-либо нарушения, стремится немедленно их устранить.

Обучая молодых диспетчеров, передавая им богатый опыт своей работы, Вера Никитична постоянно совершенствует свои знания, является высококвалифицированным специалистом.

В течение многих лет коллектив, в котором она работает, не получал еще ни одного замечания; в случае плохих метеорологических условий самолеты вовремя перенацеливаются на другие аэродромы.

Трудовая биография В. Криволаповой — образец для каждого из нас, кто плечом к плечу работает рядом с ней.

Д. СЕМЕНОВ,

диспетчер Ханты-Мансийского аэропорта.



ЗА ПУТЕВКУ НА СПАРТАКИАДУ

Спортсмены — авиароботники Свердловского аэропорта серьезно готовятся к предстоящей Первой всесоюзной зимней спартакиаде Аэрофлота, которая состоится в марте в гор. Омске. Ведь на нее поедут только самые лучшие спортсмены. С этой целью они проводят тренировки, участвуют в городских соревнованиях.

На днях авиароботники приняли участие в городском первенстве общества «Спартак» по лыжам и конькам. Хорошо выступили конькобежцы на ряде дистанций, заняв несколько первых и призовых мест.

Конькобежцы Свердловского аэропорта В. Москаленко и Е. Турдаков оказались в числе сильнейших на дистанциях.

Успешно выступили на этих соревнованиях лыжники А. Кочнев, В. Бабин, Л. Красильникова и В. Лагута, показав взрослее мастерство.

Ю. ГРИЦЕНКО,
председатель совета ДСО «Спартак» Свердловского аэропорта.

По Аэрофлоту

ПАМЯТНИК ГЕРОЮ

Он стоит, устремившись вперед. Простое, мужественное лицо с падающей на лоб непокорной прядью волос, скулы, сведенные в напряжение, и глаза, полные ненависти и презрения к врагу.

Таким скульптор запечатлел Героя Советского Союза Тимофея Ромашкина в момент свершения им подвига.

Как уже сообщалось в нашей газете, недавно в столице Белоруссии городе Минске, на месте, где будет установлен памятник, побывал скульптор студии военных художников Ю. П. Иванов. Минские авиаторы одобрили проект памятника, внесли свои поправки.

Каким же будет памятник герою?

Он будет выполнен из монолитной глыбы серого гранита. Ступени из розового гранита будут подниматься к постаменту. На лицевой полированной стороне рельефно изображена эмблема Аэрофлота, а под ней надпись, коротко рассказывающая о героическом поступке славного сына Родины, бортмеханика Тимофея Терентьевича Ромашкина.

Высота памятника 7 метров.



Леса уральские

Киевский институт Гражданского воздушного флота

ОБЪЯВЛЯЕТ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ на 1960—1961 учебный год по следующим специальностям (с отрывом от производства):

1. Авиационная автоматика и телемеханика.
2. Авиационные счетно-решающие и моделирующие устройства.
3. Авиационное радиооборудование.
4. Техническая эксплуатация авиационного радиооборудования.
5. Самолетные гидроприводы.

Прием заявлений в аспирантуру до 28 февраля 1961 года.

Адрес: г. Киев, ул. Борщаговская, 197, Киевский институт ГВФ, отдел аспирантуры.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС19528. Заказ № 2947.

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