

Летняя навигация ОТКРЫТА!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 38 (1057),
СРЕДА,
17 МАЯ
1961 г.
Год издания
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

15 мая на воздушных линиях Аэрофлота открылась летняя навигация. Личный состав подразделений Уральского территориального управления ГВФ подготовился к этому ответственному периоду в работе. В летних и технических коллективах проведены теоретические конференции, оттренирован летный состав.

Работники служб перевозок большинства уральских аэропортов также провели большую подготовительную работу — произведен ремонт здания Свердловского аэропорта и помещений для пассажиров в ряде других аэропортов, улучшена реклама.

Долг авиаработников Урала приложить все силы к тому, чтобы успешно провести летнюю навигацию 1961 года — увеличить перевозку пассажиров, груза, почты, обеспечив при этом высокую регулярность и безопасность полетов.

ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО МЕСТНИЧЕСТВУ

Более содержательным и интересным стал наш журнал «Гражданская авиация». Статьи, напечатанные в третьем номере журнала «Коммерсант — это хорошо» и «Размышления у окошка диспетчера», я считаю, очень поучительные, и хотелось бы, чтоб все работники отделов перевозок, портов, агентств прочитали их и стали бы изживать местничество, которое есть еще в наших подразделениях.

Пермский аэропорт впервые получил телеграфную связь с внешним миром в октябре 1960 г., благодаря единственному аппарату, установленному в здании городского агентства. Однако этот аппарат мы не можем использовать с максимальной пользой, хотя работники агентства довольно быстро научились работать на аппарате и усвоили руководство по бронированию. Беда в том, что многие наши телеграммы заканчиваются отрицательным ответом.

Почему? Потому, что Пермский порт, представляющий интересы пассажиров крупного промышленного города и области, не имеет по неизвестным причинам одного места постоянной брони ни на один рейс, проходящий через Свердловск на Дальний Восток или на Ташкент. Большинство наших телеграмм по бронированию, адресованных в Свердловское агентство, наталкивается на местнические интересы работников этого агентства. Диспетчер по бронированию тов. Патракова прямо заявляет: «Пришлите своих пассажиров к нам, а мы их отправим», или «Нам самим не хватает». А ведь мы знаем, что Свердловску дано большое число мест.

Для чего же, спрашивается, существуют тогда предварительная продажа билетов и система бронирования? Кольцовский аэропорт является воздушными воротами для всех уральцев и для пермяков в том числе. Только из Кольцова наш пассажир может лететь на современных самолетах в города Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии, но мы в Перми не можем смело рекламировать эти пути, так как они для нас почти закрыты. Как Свердловск, так и Ленинград, нам очень часто отказывают в бронировании мест.

Аэродром Пермского порта грунтовый. По причине весенней распутицы порт с 26 марта не принимал даже самолеты ЛИ-2, и пермяки в это время были лишены услуг воздушного флота. После небольшого перерыва мы приступили к предварительной продаже билетов с вылетом из Свердловска, но по некоторым необоснованным причинам объявления об этом не было сделано и пассажиров оказалось меньше, чем могло быть. Я считаю, что впредь в такие периоды года агентства Перми, Челябинска, Тюмени и другие необходимо превратить в филиалы Свердловского агентства.

М. ГРОИСБЕРГ,
начальник агентства.

ЗНАМЯ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

В авиатранспортном подразделении на собрании личного состава заведующая оргинструкторским отделом Октябрьского райкома КПСС гор. Свердловска В. В. Романова вручила переходящее Красное знамя райкома партии и исполкома райсовета за первое место, занятое коллективом авиатранспортного подразделения среди предприятий района.

Выступивший с ответным словом командир подразделения И. В. Донцов заявил, что личный состав приложит все силы, чтобы оправдать доверие, что авиаторы и впредь будут идти в первых рядах.

Разговор С ЧИТАТЕЛЯМИ

В Уктусском и Свердловском авиагарнизонах проведены читательские конференции по журналу «Гражданская авиация». Заведующий отделом журнала тов. Григорьев рассказал о работе редколлегии, о планах на будущее и обратился к авиаработникам с призывом активно участвовать в журнале «Гражданская авиация».

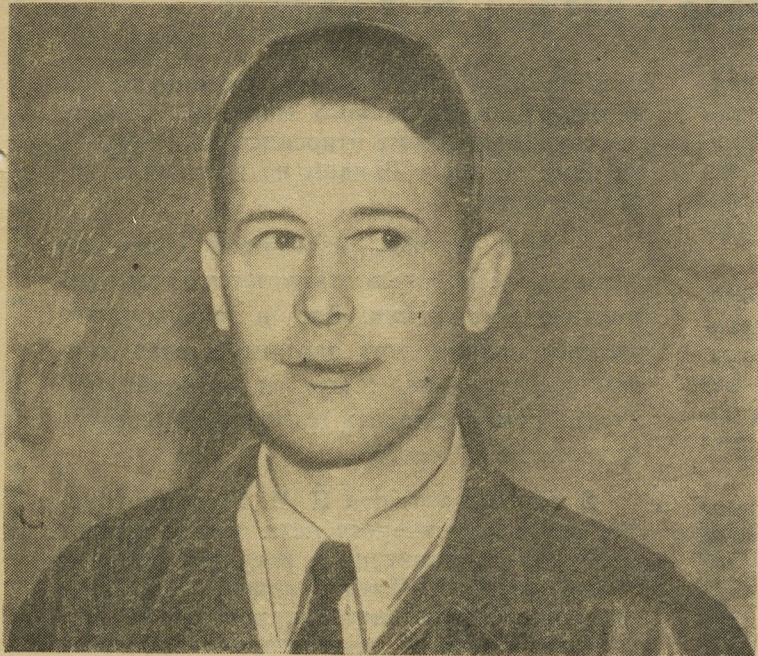
Находчивость, инициатива

Экипаж самолета Ли-2, где командиром Виктор Иосифович Дубовик, выполнял обычный рейсовый полет по маршруту Свердловск — Челябинск — Магнитогорск. Загрузка до Магнитогорска была полная, однако обратно предстояло лететь порожняком.

Члены экипажа решили избежать холостого перелета. Получив с разрешения начальника аэропорта автобус, они отправились на железнодорожный вокзал. Не прошло и часа, как они вернулись, причем автобус был полностью загружен будущими пассажирами самолета. Не удивительно, что в этот день производительность полета у них была значительно выше плановой.

Говоря об инициативе и находчивости экипажа В. И. Дубовика, нельзя промолчать о неудовлетворительной работе службы перевозок Магнитогорского аэропорта. Сам факт, что на железнодорожном вокзале сидят десятки пассажиров и не знают, что на самолете они имеют возможность добраться до Свердловска гораздо быстрее, чем поездом, говорит, конечно, не в пользу работников Магнитогорского аэропорта и его начальника А. В. Кузнецова.

В. РЕПЬЕВ.



В. Д. Дербин — еще сравнительно молодой пилот. Но за не долгие годы работы в Гражданской авиации он приобрел солидный опыт. Командование Челябинского подразделения смело выдвинуло его на должность командира летного коллектива самолетов Ан-2.

Со своими обязанностями В. Д. Дербин справляется успешно. Это справедливый и требовательный командир, опытный летчик, умелый воспитатель молодых пилотов. Коллектив, руководимый им, неоднократно завоевывал первое место в подразделении и в Уральском территориальном управлении ГВФ.

САМОЛЕТ, блестящий на солнце ВСЕГДА ВПЕРЕДИ

Самолет, блестящий на солнце, всегда впереди. Плоскостями, плавно выкруливает на старт. Пассажиры, отправляющиеся сегодня в Минеральные Воды, могут быть уверены, что точно в указанное время они без задержки будут доставлены к месту назначения. Сегодня самолет ведет экипаж Владимира Зимина — один из лучших коллективов в авиатранспортном подразделении.

В отличие от многих своих товарищей Владимир Зимин пришел в коллектив сравнительно недавно. Однако уже до этого он имел за плечами солидный «багаж»: семь лет летной работы. Сначала на Ли-2, а потом на Ил-12 и Ил-14 он бороздил бескрайние просторы Сибири, летал над Прибалтикой, Украиной.

В коллективе авиатранспортного подразделения командир самолета Ил-12 В. Зимин быстро завоевал уважение среди своих товарищей как дисциплинированный и знающий дело пилот. Скромный, но в то же время требовательный к себе и к своим товарищам, он сумел организовать работу своего экипажа так, что о них заговорили, стали ставить в пример другим.

Когда познакомились с бортмехаником Виктором Осинцевым, со вторым пилотом Петром Лилиным, опытным радистом А. М. Косыгиним, видишь, что по складу характера это совершенно разные люди. Однако всех их объединяет любовь к авиации, стремление жить и работать так, чтобы быть достойными звания советского авиатора.

Чаще всего Владимиру Зимину и его товарищам приходится перевозить самый ценный груз — людей. Каждый из членов экипажа считает

Растут ряды ударников

Четко и организованно трудятся в службе движения Свердловского аэропорта работники смены руководителя полетов В. П. Кузнецова. По итогам социалистического соревнования за первый квартал им присвоено первое место по службе движения.

Пополнились ряды ударников коммунистического труда. Почетное звание завоевали работники смены Г. А. Смирнов, П. Ф. Лавтев, О. Е. Маслов, В. Г. Клименко. Кроме них в службе движения звание ударников присвоено еще восьми авиаспециалистам.

делом чести сделать все возможное, чтобы пассажир чувствовал себя в самолете удобно, как дома.

Бывает, правда, что их подводят работники аэропортов: из-за их нерасторопности самолет иногда задерживается, пассажиры волнуются, нервничают. В этих случаях каждому из членов экипажа надо быть немного дипломатом. В. Зимин и его друзья умеют поговорить с людьми и, если нужно, объяснить, успокоить их.

Конечно, та слаженность и четкость в работе, которые характерны для дружного экипажа, пришли к ним не сразу. Как В. Зимин, так и члены его экипажа постоянно работают над собой, повышают свое профессиональное мастерство.

Кроме того, каждый из них стремится обогатить свои знания в области культуры и искусства. Не случайно второй пилот Петр Лилин избрал предметом изучения в вечернем университете марксизма-ленинизма философию.

Сам Владимир Зимин заканчивает в этом году десятилетку.

В будущем он мечтает поступить в институт. «Хочу получить высшее образование», — говорит он. Что же, желание вполне осуществимое. Мы уверены, что он своей настойчивостью и упорством добьется своего.

Р. ЛАПИКОВ.

АЭРОФЛОТ НА ПОДЪЕМЕ

В столичном аэропорту Внуково для работников советской печати, радио и телевидения была проведена пресс-конференция. Перед ее участниками выступил начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР генерал-полковник авиации Е. Ф. Логинов. Он рассказал о работе Гражданского воздушного флота и перспективах его развития к концу семилетки.

Оснащение Аэрофлота первоклассной авиационной техникой, новейшими реактивными и турбовинтовыми пассажирскими самолетами позволило увеличить воздушные перевозки по сравнению с прошлым годом на 35—40 процентов. Только одна Якутская группа ГВФ выполняет в настоящее время такой объем работ, какой при-

ходил на весь Аэрофлот в 1940 году.

Е. Ф. Логинов отметил, что перевозки воздушным транспортом к концу 1965 года возрастут не в 6 раз, как предусмотрено семилетним планом, а в 7 раз. К тому времени 90 процентов самолетного парка Аэрофлота будет состоять из новейших реактивных и турбовинтовых машин. Уже в текущем году 40 процентов всех воздушных линий ГВФ обслуживаются реактивными и турбовинтовыми самолетами, а к концу 1961 года эта цифра возрастет до 60 процентов.

Интересно отметить, что ежегодное снижение тарифов на пассажирские самолеты составляет приблизительно 15—20 процентов. Уже теперь стоимость перевозок на наших внутренних линиях обходится

значительно дешевле, чем в любой капиталистической стране. Перед Аэрофлотом поставлена задача доставить в ближайшее время стоимость билета на самолет до стоимости проезда в жестком вагоне поезда.

Большое внимание уделяется также развитию специальной авиации — самолетов и вертолетов, которые находят все более широкое применение в народном хозяйстве. Так, в 1961 г. парк Аэрофлота стал пополняться новыми советскими вертолетами, в частности «Ми-6». Эти машины-гиганты могут с успехом использоваться как краны большой грузоподъемности для прокладки трубопроводов, электролиний, строительства нефтяных вышек. Они могут перевозить самые различные грузы в труднодоступные районы.

П. И. ЩЕПИН — МАСТЕР «ЗОЛОТЫЕ РУКИ»

В широкие светлые окна моторного цеха вливаются лучи щедрого весеннего солнца. Его желтоватые блики ложатся на полированные блестящие поверхности станков и различных агрегатов моторов. В цехе нет того обычного шума, подобного тому, который напоминает цеха металлургического завода. Здесь тихо. Слышно только позвякивание инструмента да поскрипывание роликов транспортировочных тележек.

Начальник ремонтных мастерских Лев Игнатьевич Романчук на вопрос, кто на предприятии считается лучшим, задумался. Здесь много работает хороших людей, о которых стоило бы рассказать...

— Побеседуйте, пожалуйста, с контрольным мастером моторного цеха Петром Илларионовичем Щепиным, — после некоторого раздумья посоветовал тов. Романчук. — Это наш активный рационализатор, передовой работник ремонтных мастерских.

И вот мы беседуем с Петром Илларионовичем. Это среднего роста пожилой человек, на его висках уже проступила непрощенная седина, а лицо прорезали бесчисленные бороздки морщинок. Чувствуется, что человек прошел большой трудный путь, и эти предположения целиком оправдываются в ходе беседы...

Двенадцать лет работает контрольным мастером в этом цехе Петр Илларионович. За это время он в совершенстве освоил ремонт мотора М-11, а с 1959 года успешно справляется с контролем качества ремонта вертолетных двигателей АИ-14Р.

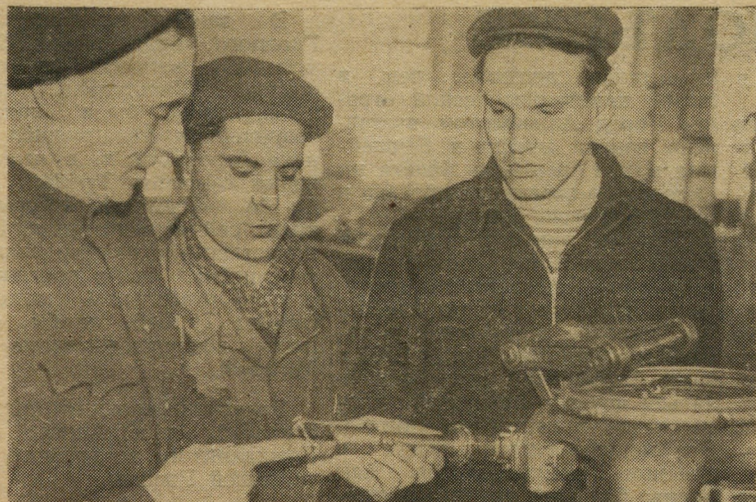
Постоянно пополняя свои знания и обучая молодых специалистов, П. И. Щепин добивается высоких производственных показателей в труде, который стал для него делом творческим, делом любимым.

— Я с детства полюбил машины, технику, — рассказывает он. — У меня давно где-то в глубинах души зрела мечта.

Мечта осуществилась. Правда, путь пришлось П. И. Щепину пройти немалый, много препятствий стояло на нем, но он сумел их преодолеть, постоянно стремясь к знаниям, которые и помогли ему овладеть сложной техникой.

Родился Петр Илларионович вместе с Октябрем — в 1917 году, в Тюменской области, в бедной крестьянской семье. Закончив семь классов, восемнадцатилетним пареньком поступил в ФЗО водников, что бы получить специальность слесаря-механика.

Вот тогда-то он впервые по-настоящему столкнулся с машинами, потрогал их робкими поначалу руками, и страсть изучить их заставила его взяться за книги, чтобы в короткие сроки познать эти сложные механизмы.



— На речной флот я пришел уже подготовленным специалистом и мне доверили должность помощника машиниста, — вспоминает П. И. Щепин. — А потом — работа в сельском хозяйстве, на колхозных полях: то комбайнером, то штурвальным механиком на «степных кораблях».

В 1938 г. Щепина призвали в Военно-Воздушные Силы, в это же время он досрочно закончил курсы младших авиаспециалистов и в должности авиамеханика был направлен в район боев с японской военной на озеро Хасан. Там П. И. Щепин стал



старшим механиком авиазвена, которое успешно громило вражеские коммуникации. Закончилась японская война, служба солдатская продолжалась. В 1941 году, в канун новой войны, задумал было демобилизоваться, но... снова фронт, снова бои, теперь уже на западных рубежах России.

Младший техник-лейтенант Щепин готовил боевую технику различных марок: Як-1, Як-3, Пе-2, По-2 и другие и каждый раз, проводя в небо согретье его руками крылатые машины, он верил в то, что его труд не пропадет даром — явится решающим ударом по врагу.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА — НАШИ МАЯКИ

В феврале 1943 года, в перерыве между боями, в капонире, рядом с боевыми машинами, готовыми по тревоге подняться в небо, — шло партийное собрание. Эта дата особенно памятна для Петра Илларионовича — в тот день его приняли в ряды нашей славной Коммунистической партии — он стал коммунистом! Клятва победить во что бы то ни стало наполнила сердце молодого коммуниста: он поклялся отдать все свои силы и, если потребуется, жизнь во имя всенародного счастья.

И вот Берлин — конечный этап его славного боевого пути. Там, в Берлине, он праздновал Победу человеческой весны! На груди у бывалого воина красовались правительственные награды: два ордена Красной Звезды, медали «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За освобождение Праги» и ряд других.

Ровно через год, в мае 1946 года, Петр Илларионович, сняв офицерские погоны, пришел в авиаремонтные мастерские. Иных планов и не было: решил продолжать путь в авиации, ремонтировать авиатехнику.

В опытных руках Петра Илларионовича быстро спори-

лась работа. Вскоре его выдвинули на должность контрольного мастера. Строго, по-государственному относился он к делу — ни одна деталь с браком не проходила через его руки.

— Наш ветеран, настоящий советский человек, — с любовью отзываются о нем в ремонтных мастерских. Да, он заслужил это высокое звание, этот авторитет: ведь многим сослуживцам, с кем он работает сейчас, он помог овладеть технологией ремонта материальной части.

В марте этого года П. И. Щепин с группой рабочих моторного цеха освоил ремонт агрегатов трансмиссии и несущей системы вертолета Ми-1. Имея большой практический опыт по ремонту авиадвигателей внутреннего сгорания, он постоянно заботится о том, чтобы его товарищи производили ремонт с высоким качеством, а поэтому постоянно руководит их учебой.

Рядом с П. И. Щепиным трудятся два бывших демобилизованных воина из ВВС, слесари-сборщики — кандидат партии И. И. Рябков и комсомолец В. И. Емашов. Оба — ученики Щепина. Они сердечно благодарят своего учителя за заботу, которую он проявил, когда они начинали свой трудовой путь в этих ремонтных мастерских. Являясь членами его бригады, И. Рябков и В. Емашов берут с него в труде пример, учатся у Петра Илларионовича той строгости и непримиримости к браку в работе, который может вызвать серьезные последствия. «Авиация не терпит брака» — эта истина знакома уже этим паренькам, и они стремятся не допустить его, стараются все сделать так, как учил их делать Петр Илларионович.

А сейчас они заняты изготовлением оснастки, ремонтом монтажного инструмента и приспособлений. Кроме того, зная, что без знаний эти сложные ремонтные операции не завершить, они день за днем продолжают вести техническую учебу по изучению технологии ремонта. Этому предшествовали трехмесячные занятия по изучению конструкции вертолета, которые проводил коммунист П. И. Щепин с группой агрегатчиков цеха.

«Отличник Аэрофлота», активный рационализатор, он постоянно повышает свои знания, передает молодежи свой богатый опыт. «Трудитесь творчески», — советует часто молодым Петр Илларионович. И они знают, что за этими словами кроется не просто совет, но и большое желание помочь человеку, подбодрить его на большие дела.

Более десятка рационализаторских предложений он внес и внедрил в производство. Куда ни бросишь взгляд, чего ни коснешься — везде видели след замечательной мысли этого человека, который стремится облегчить процессы и технологию работ, вносит в труд свое, творческое.

Людей, подобных П. И. Щепину, мы привыкли гордо называть — мастер «золотые руки». Они у него и вправду золотые, ведь это под их властью безупречно, четко работают умные машины, да только ли они: бьется пульс целой махины индустриальной страны, которая явилась пионером в космосе и первой зажжет в недалеком будущем ясные огни коммунизма.