

ТРЕТИЙ КВАРТАЛ—РЕШАЮЩИЙ В ВЫПОЛНЕНИИ ГОДОВОГО ПЛАНА

Годовой план—досрочно

Больших успехов добился в первом полугодии коллектив Пермского подразделения. Себестоимость летного часа снижена на 5,3 процента, а себестоимость тонна-километра — на 21,6 процента. Это позволило дать государству более миллиона рублей сверхплановой прибыли. Во втором квартале Пермское подразделение заняло первое место в соревновании Уральской авиагруппы.

Достигнутые успехи личный состав подразделения стремится закрепить и в дальнейшем. Несколько месяцев назад, изучая материалы XXI съезда КПСС, коллектив брал на себя обязательство: досрочно, ко Дню Советской Конституции, 5 декабря, с высокими экономическими показателями завершить выполнение производственного плана первого года семилетки. Задача не из легких, ибо цифры нынешнего плана значительно выше фактической работы, выполненной в прошлом году.

Трудности заставили нас искать новые пути, находить резервы для досрочного выполнения государственного задания, для обеспечения высокой регулярности и безопасности полетов. На открытом партийном собрании были обсуждены итоги производственной и финансово-хозяйственной деятельности подразделения за первое полугодие. Собрание нацелило коллектив на досрочное выполнение плана второго полугодия.

В борьбе за достижение новых трудовых успехов ведущую роль играют передовики производства, мастера летного дела и высококачественного обслуживания самолетомоторного парка. Четко, слаженно работает коллектив звена коммунистического труда, возглавляемый коммунистом П. И. Клячиным. Заслуженной славой передовиков производства пользуется в подразделении командир авиационного звена тов. Асабин, командир санитарного звена тов. Дружинин, командиры самолетов Ан-2 тт. Мясников, Алексеенко, Жильцов, Козлов, Теляков, Богомолов, пилоты самолетов Як-12 тт. Копелов, Новоселов, Акстман, Кусков, Оборин.

Оценивая проделанное, коллектив подразделения сознает, что в его работе еще имеется немало недостатков. Например, среди личного состава недостаточно высока дисциплина. Не всегда четко и слаженно работают наземные службы. Это снижает регулярность полетов. Серьезные упущения имеются и в обслуживании пассажиров, что объясняется не столько ограниченностью помещения аэровокзала, сколько отсутствием настоящей заботы о пассажирах.

Личный состав Пермского подразделения видит эти недостатки и под руководством партийной организации борется за их устранение. Повседневная работа коллектива Пермского подразделения служит залогом того, что обязательство — досрочно завершить годовой план — будет выполнено.

Р. СТАРЫГИН,
зам. командира Пермского подразделения по политчасти.

ХОРОШИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Личный состав Уральской авиагруппы, борясь за досрочное выполнение плана первого года семилетки, с хорошими результатами завершил август. План по налету тонна-километров выполнен на 107,1 процента, перевозке пассажиров — на 115,2 процента, обработке площадей — 290 процентов.

Новости

На полях страны сейчас горячая страда. Труженики социалистических полей ведут напряженную борьбу, чтобы быстро и без потерь убрать богатый урожай. Теперь для них особенно дорог каждый день, каждый час.

Вот почему запасные части к сельскохозяйственным машинам отправляются самолетами. Только в августе через Свердловский аэропорт прошло около 20 тонн срочных уборочных грузов. Большую оперативность проявили работники отдела перевозок, отправляя в Курган полотна к комбайнам, следовавшие из Запорожья.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 69 (899)

СУББОТА, 5 СЕНТЯБРЯ 1959 г.

Год изд. 17-й

За четкое взаимодействие служб

СЛАЖЕННАЯ РАБОТА

Плотный туман закрыл аэродром Свердловского порта в ночь на 26 августа. Но жизнь в аэропорту не замерла. Работники отдела перевозок загружали самолеты, технические бригады готовили воздушные корабли к вылету, сотрудники метеостанции занимались подготовкой прогнозов погоды.

Коллектив аэропорта жил целеустремленной и напряженной жизнью. Это не замедлило принести свои плоды. Когда в 9 часов утра туман рассеялся, все уже было готово к выпуску самолетов в рейсы.

Руководитель полетов А. Ф. Исаков лично с командно-диспетчерского пункта руководил выпуском рейсовых машин. Старший диспетчер АДС Я. Н. Смирнов возглавил работу смены аэродромной диспетчерской службы. Начальник смены отдела перевозок В. С. Шеремет умело распределил обязанности между работниками вокзала и обеспечил оперативную посадку пассажиров на самолеты. Начальник смены линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Г. А. Троицкий хорошо продумал расстановку сил и успешно руководил действиями технического состава.

Слаженная работа всех служб и отделов аэропорта в этот день обеспечила оперативный выпуск рейсовых самолетов. Строго, по составленному накануне наряду вылетов (который на этот раз представлял собою довольно большое «полотенце»), вызывались на аэродром экипажи воздушных кораблей. Движенцы быстро проверяли расчеты и полетную документацию, представляемые летчиками, и подписывали им погоду. Также оперативно происходил контакт с представителями других служб и отделов аэропорта. В результате за первый час работы было выпущено 16 самолетов!

Нельзя сказать, что все при этом шло абсолютно гладко. В процессе выпуска рейсовых машин выяснилась необходимость дозаправлять горючим и дозагружать самолеты непосредственно на перроне аэровокзала. Это вызывалось тем обстоятельством, что средства заправки и загрузки не могли подойти к воздушным кораблям из-за сильно размокшего грунта около стоянок самолетов.

Но эти трудности не испугали личный состав де-

журной смены. Тут же, на ходу, была произведена перестройка работы по выпуску рейсовых машин. Топливозаправщики и грузовые автомашины одна за другой подъезжали к самолетам. Сразу же в горловины бензобаков вставлялись заправочные пистолеты, и горючее перекачивалось из цистерн в баки воздушных кораблей. Так же четко и быстро переключивались грузы с автомашин на борты самолетов.

Работники Свердловского аэропорта показали 26 августа высокое трудовое напряжение. Благодаря ему за три часа коллектив дежурной смены сумел обеспечить выпуск всех 30 подготовленных к вылету самолетов. Это была большая победа!

На данном примере можно еще раз убедиться в том, что наши отделы и службы могут работать в четком и оперативном взаимодействии. И наша задача — всегда и во всем добиваться такой слаженной, хорошей работы. Для этого у нас есть все возможности, все необходимое.

В. МАРТЮШЕВ,
диспетчер АДС.



В сложных природных условиях работает звено коммунистического труда, расположенное в городе Кудымкаре. Поэтому от четкости, квалифицированности работы не большого коллектива метеослужбы здесь многое зависит — и регулярность, и безопасность полетов. Метеорологи стараются оправдать доверие личного состава Кудымкарского звена. Особо следует отметить труд лучшего техника-наблюдателя Кудымкарского авиазвена, секретаря комсомольской организации Валентины Радостевой.

На снимке: техник-наблюдатель Валентина Радостева сменяет ведро осадкомера.

Фото Р. Васильева.

Большие перемены

Наш Тазовский аэропорт обслуживает отдаленные точки Крайнего Севера. Еще совсем недавно у нас было так. Прилетит борт по санзаданию, и медицинский работник вынужден ждать транспорт из райцентра в самолете или в холодном тесном коридоре. Здесь же находились и матери с детьми, и работники порта — зайдут обогреться со старта.

Сейчас картина совершенно изменилась. Многие сделано нашим коллективом во главе с начальником аэропорта М. Х. Наумовым по улучшению условий работы и повышению культуры обслуживания пассажиров. Организована комната матери и ребенка. Они теперь могут отдохнуть на раскладушке, взять чистый комплект белья. Закуплен новый инвентарь для пилотских комнат. Утепляются помещения. Созданы условия для обогрева техсостава в зимних условиях. Пристраивается еще одна комната в новом гараже. Переоборудуются антенное поле. Построен и сдан в эксплуатацию жилой дом.

Большие перемены произошли в Тазовском аэропорту. Все это делается силами личного состава.

Наш коллектив сумеет хорошо встретить и провести предстоящую осенне-зимнюю навигацию.

В. ПАРФЕНОВА.

Так нужно трудиться всегда

Это и есть борьба за досрочное выполнение семилетки

Самолет ГОТОВ К РЕЙСУ

Бригада авиатехника Свердловских ЛЭРМ, руководимая Федором Семеновичем Воробьевым, борется за право именоваться коммунистической. Трудно выделить кого-либо — все трудятся добросовестно, с огоньком.

...Только что сообщили о прибытии транспортного самолета Ан-10 из Краснодара. К техническому осмотру машины все готово. Самолет произвел посадку и зарулил на стоянку. Не теряя минуты, члены бригады принялись внимательно осматривать воздушную машину. Авиатехник Валерий Лебедев и авиатехник Павел Бабушкин занялись осмотром турбин. Оба давно прошли переучивание на новую материальную часть и сейчас успешно обслуживают турбореактивные и турбовинтовые самолеты Ту-104, Ил-18, Ан-10.

Помимо внимательного личного осмотра самолета, Валерий Лебедев и Павел Бабушкин расспрашивают экипаж, как работали в воздухе отдельные агрегаты. И только после того, как убедятся в полной исправности самолета и готовности к полету, переходят на другую воздушную машину, совершившую посадку в Свердловском аэропорту.

Глубокие знания материальной части новейших типов самолетов, высокая сознательная дисциплина, взаимопомощь с другими членами бригады — все это помогает авиатехнику Валерию Лебедеву и авиамеханику Павлу Бабушкину быстро и высококачественно обслуживать рейсовые самолеты, добиваться новых успехов в борьбе коллектива за звание бригады коммунистического труда.

На снимке: авиатехник Валерий Лебедев и авиамеханик Павел Бабушкин осматривают турбину самолета Ан-10.

Чтобы вовремя был собран урожай

Богатый урожай вырос в нынешнем году на колхозных полях Тюменской области. Чтобы убрать его вовремя и без потерь, в сельскую область направлена большая группа тружеников промышленности. Не остались в стороне от этого патристического дела и авиарботники Тюмени.

На период уборки в районы области уехало более сорока человек. За последние дни группа летного состава, налетав свою санитарную норму, сделала несколько однодневных выездов на уборку урожая в подшефном колхозе. Особенно хорошо поработали на уборочной командире самолетов тт. Тютярицев, Лепешкин, Симанов, Кузьменко, вторые пилоты Грищан, Шептулин, Попов, Старостенков, молодые пилоты Васильев, Бобров, Золотарев, Цепенков. Да и все, кто выезжал, потрудились на славу, за что получили от колхозов заслуженную благодарность.

Б. НАХИН,
зам. командира Тюменской авиагруппы по политчасти.

Дверь медпункта отворилась и на пороге показался молодой человек.

— Здравствуй, доктор. Дайте мне, пожалуйста, каких-нибудь порошков: желудок болит.

— Садитесь, пожалуйста, сейчас посмотрим, что с вами.— Валентина Александровна Джуриловская поднялась из-за стола.

вспоминают о ней с благодарностью как о чутком и внимательном человеке.

«Отрадно чувствовать и видеть ее сердечную заботу о простом пассажире»,— пишет тов. Жер-

лаков о Валентине Александровне. «Дорогая Валентина Александровна, от всей души благодарю вас»,— пишет И. Диговцева. И таких записей в книге отзывов пассажиров в адрес фельдшера В. А. Джуриловской очень много.

Чуткая и отзывчивая Валентина Александровна всегда внимательно выслушает человека, обратившегося к ней за помощью, даст хороший совет.

Валентина Александровна очень любит свою работу.

— Ведь это очень радостно чувствовать себя полезной людям,— говорит она.

А. ГЕОРГИЕВА.

Осмотр внушил самые серьезные опасения — все признаки воспалительного процесса. «Необходимо как можно скорее в больницу»,— подумала Валентина Александровна, протягивая руку к телефонному аппарату.

— Доктор, мне сегодня же необходимо вылететь в Челябинск, я работаю в геологической экспедиции. Если билет пропадет...

— Не волнуйтесь. Я сейчас все улажу, а рисковать здоровьем нельзя.

Валентина Александровна обратилась к начальнику смены о продлении срока действия билета. Вскоре подошла машина, и юношу отправили в больницу. А еще минут через сорок Валентина Александровна узнала, что ее пациента оперировали, так как у него оказалась тяжелая форма аппендицита.

Через несколько дней молодой геолог Н. Шемякин позвонил Валентине Александровне из больницы и горячо поблагодарил ее.

Валентина Александровна Джуриловская работает фельдшером в Свердловском аэропорту. За свою двадцатипятилетнюю деятельность в системе Аэрофлота она побывала во многих аэропортах. Но где бы она ни трудилась, люди всегда



Более десяти лет трудится в автотазе Свердловского аэропорта автослесарь седьмого разряда Павел Иванович Белозеров. Со знательный рабочий, хороший специалист, он пользуется большим авторитетом в коллективе.

ЛОПАТОР выключен!

В погоне за лаврами

Диспетчер загрузки Свердловского аэропорта М. Т. Сивидова летала в Адлер и обратно без билета, «зайцем».

Прочла Сивидова в газете, Как заяц, совершив полет В геофизической ракете, Снискал и славу и почет.

«Да, зайцем стать совсем недурно! Открыты к лаврам все пути: И в стратосферу, и к Сатурну, И здесь в любой конец лета!»

План у нее созрел мгновенно: «Я так же полечу. Притом И лавры будут, несомненно,— Вернусь я с лавровым листом!»

И вот Сивидова заткнула За пояс зайцев всех тотчас — Она по воздуху скакнула С Урала... прямо на Кавказ!!

Такой полет и здесь по праву Доставил «зайцу» без труда «Известность» громкую и «славу», Да лишь в кавычках—вот беда.

Иван ШМЕЛЬ.

По следам наших выступлений

„Только обещания“

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» было опубликовано письмо радиотехника П. Яшенко о волоките с повышением в классе среди работников связи Свердловского аэропорта.

Как сообщил начальник службы связи Уральской авиагруппы А. Г. Ануфриев, документы на повышение в классе техсоставу службы связи Свердловским аэропортом были переформованы и представлены в авиагруппу 25 августа с. г. В тот же день классификационная комиссия авиагруппы рассмотрела материалы и приняла зачеты. Решение классификационной комиссии направлено в Свердловский аэропорт.



завике. (Надо учесть, что и 22 и 23 августа шел дождь).

Судейской коллегии, как таковой, не обнаружилось за два дня соревнований. А была одна уборщица (скажем, тетя Маша) и две девушки неопределенных специальности! И с секундомерами, которые на стометровке почему-то показывали время с разницей чуть ли не в секунду!

Несмотря на дождь, сильно затруднявший и бег, и прыжки, и метание, спортсмены с энтузиазмом выступали в каждом из видов соревнований. И вот соревнования закончены. По правилам далее нужно подвести итоги, закрыть соревнования и обсудить все хорошие и плохие стороны в их подготовке и проведении. А призы и дипломы вручаются тут же на стадионе. Так водится и в СССР и за границей.

Ничего подобного. Пом. начальника политотдела по комсомолу тов. Цветухин, ответственный за проведение соревнований, 24 августа ответил мне и Лебедеву, что пока еще нет кубка, да и грамоты не готовы. По мнению же самих участников соревнований, дело не только в плохой подготовке, но и в боязни острой критики в адрес тов. Цветухина, которая была бы во время закрытия соревнований. Но это уж совсем неспортивный прием, тов. Цветухин!

Конечно, это новинка в спорте — вручать награды победителям через почтальонов в течение календарного года. Но нам эта новинка не нужна.

В. КАШАФУТДИНОВ, командир корабля.

ЭТО НАШИ РЕЗЕРВЫ!

Газета «Авиатор Урала» неоднократно писала о местных настроях в Новосибирском аэропорту. Но это вредное явление, строго осужденное партией и правительством, продолжает до сих пор оставаться, принося государству большие убытки.

Начальник Новосибирского аэропорта тов. Румянцев, грубо нарушая гуманный принцип социалистического соревнования, по-прежнему лично распоряжаясь загрузкой самолетов, старается прежде всего загрузить свои самолеты. В результате этого «чужие» самолеты нередко простаивают сутками, и сутками лежит на складе срочный груз, в котором остро нуждаются заводы, стройки.

Приведу недавний случай. 28 августа нашему экипажу во главе с командиром корабля Л. А. Ключковым на самолете 84543 диспетчер АДС Новосибирского аэропорта предложил лететь в Красноярск, мотивируя это отсутствием загрузки на западное направление. Мы удивились. Отдел перевозок только что просил нас, чтобы мы добивались разрешения на загрузку 2,5 тонны срочного груза до Челябинска. Но тов. Кудрявцев сказал: «Челябинский груз мы на своих самолетах отправим, а вы или летите в Красноярск, или будете сидеть».

Наш экипаж не мог лететь в Красноярск, так как для возврата на базу у нас не хватило бы месячной санитарной нормы и пришлось сидеть в ожидании первого сентября трое суток. Однако несмотря на это, начальник аэропорта тов. Румянцев распорядился сделать запрос командиру нашего авиатранспортного подразделения с просьбой разрешить лететь нам с полной загрузкой на Красноярск из-за отсутствия загрузки на запад (!). Тов. Румянцев и его подчиненные, идя на сделку с совестью, нарушая все правила ра-

ди «своих» интересов, пошли даже на обман, задерживая срочный груз для самолета ЗСТУ, который, кстати, еще не был готов к полету. Во время нашей «беседы» к начальнику аэропорта обратились: «Самолет № 1786 готов к полету. Куда загружать?» Переглянувшись со своими подчиненными, тов. Румянцев дал указание: «Загружайте на Свердловск». Оказывается, в секрете держался еще и груз на Свердловск.

Уличенный в преднамеренном скрывании и задержке груза, тов. Румянцев, наконец, уступил настоятельным требованиям команди-

А вот кто мешают использовать их

ра корабля Л. А. Ключкова и второго пилота В. П. Симонова и разрешил загрузить наш самолет челябинским грузом.

Подобных случаев задержки груза и вылета самолетов немало. И не только в Новосибирском аэропорту. В тот же день 28 августа мы прилетели в Челябинск. В аэропорту не было ни одного рейсового самолета. И все же отдел перевозок не только не попытался срочно разгрузить нашу машину, самолет даже не был встречен дежурным. Единственная поломанная автомашина, на которой грузчики отказываются работать, была занята разгрузкой челябинских самолетов Ан-2, так как их нужно закрывать на ночь, а после — на разгрузке и заправке самолетов, выбившихся из расписания.

Нам необходимо было срочно разгрузиться еще и потому, что кончилась суточная санитарная норма пребывания в полете и из-за этого самолет еще мог задержаться на девять часов в аэропорту. Несмотря на наши уговоры и

сти. Всесоюзное достижение — в этом виде прыжков до сих пор принадлежало известному парашютисту лауреату Сталинской премии В. Кочеткову. Восемь лет назад он прыгнул с самолета, летевшего со скоростью 1036 километров в час.

Как стало известно, на днях спортсмен первого разряда Валерий Головин превысил этот рекорд. Отважный парашютист оставил борт скоростного самолета на скорости 1092 километра в час. Умелая специальная тренировка, отличный парашют, созданный советскими конструкторами, позволили отважному спортсмену благополучно совершить рекордный прыжок. Валерию Головину — 34 года. За время занятий парашютным спортом он совершил 287 прыжков. (Из газеты «Комсомольская правда»).

Отважный прыжок

Валерий Головин оставил самолет на скорости 1092 км в час

летевшего с околозвуковой скоростью, в результате катастрофы вынужден был катапультироваться. Летчик спасся только чудом: страшный удар воздушного потока нанес ему тяжелые увечья. Больше года провел авиатор в госпитале после этого единственного в своем роде прыжка.

Во всем мире конструкторы парашютов и парашютисты заботятся о безопасности экипажей современных скоростных самолетов. Ведь парашют — старейший друг летчиков — и по сей день остается единственным надежным средством спасения в случае авиационной аварии. Вот почему с таким интересом встречается каждое сообщение о прыжке с самолета, летящего на большой скоро-

НАУКА и ТЕХНИКА

Самолет на клею

В первом американском турбореактивном пассажирском самолете «Локхид-Электра» ряд элементов корпуса, крыльев и хвостового оперения вместо заклепок и сварки собран при помощи... липкой ленты. Такое соединение оказалось более прочным! Металлические части, нагретые до температуры 175°C, соединяются с лентой под давлением около 10 кг на кв. см.

Пылесос для аэродромов

На одном из народных предприятий ГДР разработан «пылесос» для аэродромов. Машина обрабатывает территорию шириной в 8 м и механически всасывает сметенный мусор.

«Пылесос» будет использоваться на взлетно-посадочных полосах аэродромов, предназначенных для реактивных самолетов.

...Высоко над землей, стремительно разрезая синеву утреннего неба, летит скоростной самолет. Внезапно от машины отделяется крохотная фигурка человека. Могучий поток воздуха, словно стальная пружина, отбрасывает тело авиатора далеко назад. И все-таки спортсмен еще долгое время по инерции продолжает с огромной скоростью следовать за самолетом. Открывать парашют нельзя: от встречного воздушного потока он может лопнуть, словно мыльный пузырь. Наконец скорость падения снизилась до допустимой. Над человеком развернулся спасательный белый купол парашюта...

Парашютные прыжки самолетов, летящих с большой скоростью, чрезвычайно трудны и опасны. Несколько лет назад газеты всего мира сделали сенсационное сообщение о том, что летчик американского военного самолета,

НС25721. Заказ № 14008. Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.