

ВЫШЕ ТЕМПЫ!

Высоки
твои
планы,
ПАРТИЯ!

ДО КОНЦА ГОДА
ОСТАЛОСЬ 40 ДНЕЙ

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!

САМООТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ ДОБЬЕМСЯ
ДОСРОЧНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНА!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 90 (1109).
СРЕДА,
22 НОЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиарботников

Продолжим трудовую вахту!

Подготовка к XXII съезду Коммунистической партии Советского Союза вызвала новый прилив трудового и политического подъема среди трудящихся нашей великой Родины, а также авиаторов Урала. Многие авиарботники еще летом встали на трудовую вахту в честь этого знаменательного события и особенно хорошо потрудились в дни, когда в Москве проходил исторический съезд нашей партии.

Трудовой энтузиазм, который разгорелся в коллективах уральских авиаподразделений, показал великую созидательную силу социалистического соревнования, продемонстрировал безграничную преданность советских людей делу партии и народа, их способность решать большие и ответственные задачи производства.

В нынешнем историческом году ряд уральских авиаподразделений добился неплохих результатов в производственной деятельности: выполнении государственного плана авиаперевозок и работ по спецприменению авиации, а также в обеспечении регулярности и безопасности полетов, повышении культуры обслуживания пассажиров. К таким можно отнести авиатранспортное, Челябинское, Курганское подразделения. Летный состав данных коллективов обеспечил безаварийную работу в течение зимней и летней навигаций, добился высокой производительности полетов. Радуют успехи и коллективов наземных служб. Все это достигнуто благодаря высокой требовательности командиров к подчиненным и каждого авиарботника к себе. Можно назвать десятки фамилий пилотов, бортрадистов, бортмехаников и штурманов, которые являются образцом для товарищей в выполнении своего долга.

Трудовая вахта влила животворную силу и в соревнование за коммунистический труд. Большое количество авиарботников включилось в борьбу за высокое звание ударников и коллективов коммунистического труда. Сейчас уже не отдельные авиарботники, а целые подразделения вступили в соревнование и успешно выполняют свои коммунистические обязательства — строят свою работу, учебу и быт по-коммунистически.

Сейчас в стране все шире распространяется почин уральских металлургов — продолжить ударную вахту в честь XXII съезда КПСС до конца 1961 года. Этот призыв находит все больший отклик в сердцах трудящихся всех отраслей промышленности Советского Союза. Долг уральских авиарботников поддержать почин, включиться в патриотическое движение за продолжение трудовой вахты до конца 1961 года и, вскрывая неиспользованные резервы, мобилизовать личный состав на самоотверженный труд, добиться высоких показателей в досрочном выполнении государственного плана третьего года ударной семилетки.

День комсомольских рейдов

С большим подъемом и творческим огоньком трудятся после исторического XXII съезда комсомолы и молодежь Аэрофлота. На днях с дневным почином выступил комсомольский совет Кольцовского гарнизона.

В целях повышения активности молодежи, привлечения комсомольских организаций к более деятельному участию в производственной жизни подразделений они решили объявить 8 декабря днем комсомольских рейдов.

В этот день молодежь гарнизона познакомится с состоянием культурного обслуживания пассажиров, с безопасностью и регулярностью полетов. Кроме того, ком-

сомолы проверяют в этот день, как отдыхает молодежь, как организован в подразделениях сбор и сдача металлолома.

Сейчас уже создан штат рейдовых бригад, намечены их командиры.

Дело чести комсомольцев управления принять самое активное участие в дне рейдов. Каждый из них, где бы он ни работал — у станка, за штурвалом самолета или у диспетчерского пульта — должен приложить в этот день максимум инициативы, смелее вскрывать имеющиеся недостатки с тем, чтобы внести достойную лепту в общекомсомольское дело.

Комсомолы подводят итог

В Салехардском подразделении состоялась комсомольская отчетно-выборная конференция. Комсомолы подвели итог своей работы за отчетный период, избрали новый состав комитета.

Секретарем комитета избран Юрий Смолин.

ЗАБЫТАЯ СЛУЖБА

Мы, работники парашютной службы Свердловского аэропорта, обращаемся с просьбой помочь навести должный порядок в службе, которая обеспечивает безопасность полетов самолетов Ту-104 и в будущем Ту-124.

В настоящее время наша служба не обеспечивает полной безопасности полетов, а именно: согласно приказа начальника аэропорта тов. Збыковского штат парашютной службы до сих пор не укомплектован. Положено 6 человек от ЛЭРМ и 2 человека от службы движения. При укладке парашютов необходимо в смене иметь 2 человека — укладчика и помогающего, чтобы обеспечить правильную укладку, согласно инструкции, а у нас укладывает в смену один человек. Парашютно-тормозная система весит 60 кг (сухой вес). За месяц укладываем их в сухую погоду 180 штук, а в сырую — до 350 штук.

Очень часты случаи, когда парашюты подбираются с ВПП не шоферами стартовых автомашин, а случайными людьми. Шоферы отказываются подбирать, потому что им не оплачивают за подборку. Есть приказ начальника аэропорта об оплате, но он не выполняется. Согласно приказа начальника ГУ ГВФ № 637 от 24.11.60 г. начальники порта и ЛЭРМ обязаны организовать доставку контейнеров на закрытых автомашинах. Увы! Приказ не выполняется до сих пор.

Парашюты доставляем к самолету на случайном транспорте. Укладку в контейнер производим под самолетом (в дождь или снег), а положено в парашютном классе. Вследствие этого парашют в воздухе примерзает к контейнеру и при посадке не выпускается.

В сентябре 1961 года такой случай был в г. Омске.

Параграф 41 инструкции говорит, что контейнеры должны доставляться в парашютный класс на крытой автомашине представителем технической бригады или ИАС.

В парашютном классе нет принудительной вентиляции, умягальника, бачка для питьевой воды, аптечки, шкафов для одежды. Оплата труда производится по заниженным тарифам. Сухой вес парашюта 60 кг, а мокрого —

Они трудятся рядом с нами



То и дело гулко хлопает входная дверь метеорологического бюро. На улице пасмурно и поэтому всех волнует один и тот же вопрос: как погода?

А она, как известно, капризная штука. С утра светит солнышко, а к обеду глядишь — и снег выпал.

Чтобы избежать подобных сюрпризов, внимательно изучает метеоданные Валентина Александровна Шарова. На помощь синоптикам приходит опыт. Окончив в 1947 году специальные курсы в Харькове, она уже в течение многих лет трудится в Тюменском аэропорту.

Большая, ответственная работа не мешает ей постоянно повышать свою квалификацию. Без отрыва от производства Валентина Александровна успешно окончила метеорологический техникум.

На снимке: В. А. Шарова за работой над метеорологической картой погоды. Фото Р. Лапикова.

100 кг. Тем не менее нам оплачивают как за легкий труд. Инструктор парашютной службы тов. Третьяков докладывал и писал рапорта начальнику аэропорта, ЛЭРМ о всех безобразиях, изложенных выше, но до сих пор мер никаких не принято. Толчем воду в ступе второй год. На нашу службу никто из руководителей не обращает внимания, кроме начальника пожарной охраны, ко-

торый штрафует за нарушения. А им бы стоило призадуматься, ведь на самолете Ту-104 находится 100 человек. Правда, когда происходят задержки из-за парашютно-тормозной системы, обещают златые горы, но... Все остается по-прежнему.

По поручению укладчиков парашютов: КАЗАНЦЕВ, КОЛОБОВ, САЛОМАТОВ.

Положение нужно исправить

Я работаю в гараже СМУ-8 ГВФ слесарем. О том, как у нас поставлена работа, мне хорошо известно и поэтому обидно, что идет она у нас плохо.

Материальная часть у нас очень изношена — большинство машин имеют около 200 000 км пробега, а поэтому должны регулярно проходить качественное техобслуживание. В гараже формально существует график техобслуживания и даже машины останавливают для этой цели, но работа эта пускается на самотек: во-первых, не обеспечивается материально, во-вторых, не контролируется. Зачастей для проведения профилактических и средних ремонтов почти нет, ремонтных средств — тоже никаких, со стороны руководства гаража отсутствует контроль и никто не помогает организовать ремонт. В гараже имеются 3 слесаря, которые предоставлены самим себе и работают на самосознание, а труд оплачивается согласно тарифной ставки. Хочешь — работай, хочешь — нет, лишь бы в табеле было отмечено, все равно получишь тарифную ставку. Правда, слесари у нас, в основном, сознательные и зря деньги не получают. А вот у начальника гаража тов. Вилкова никак не доходит до сознания, чтобы по-настоящему организовать ремонтные работы, обеспечить запчастями и наладить контроль за этими работами.

Не контролируются машины и перед выпуском на линию, а поэтому машины часто выходят неисправными, чем нарушается безопасность движения. В начале ноября районный автоинспектор за один день снял номерные знаки с пяти наших машин из-за неисправности.

Дисциплина в гараже формально не вызывает упреков — у нас почти нет прогулов. Но в результате бесконтрольности некоторые халатно относятся к своим обязанностям.

Не изжита до сих пор и пьянка. Правда, она организуется, в

основном, в нерабочее время, но беда в том, что активными ее «вдохновителями» являются начальник гаража тов. Вилков и механик гаража тов. Муравьев. Воспитательной работы также не проводится, а кто потребует справедливости, то, Вилков тут же напомнит: «Мы тебя не звали, сам к нам пришел. Не нравятся, пиши заявление — уволим». И таким образом немало ушло честных и добросовестных работников. Можно без ошибки сказать, что все хорошие шоферы автобазы аэропорта — бывшие работники нашего гаража.

Автогаражу также подчинена строймеханизация — тракторы и экскаваторы, но с ними положение еще хуже. Тов. Вилков распоряжается этими машинами, пока дело идет гладко, а если что случится, он со всеми готов подражаться, доказывая, что эти машины не его, а главного механика, с него и нужно спрашивать. Эта безответственность и способствовала несчастному случаю, происшедшему с тов. Старыгиным.

Все эти безобразия проходят на глазах начальника и главного инженера, а также партийной организации и, тем не менее, все прощают тов. Вилкову. А партийная организация его даже в бюро избрала. Почет и уважение!

Рационализаторская работа в СМУ-8 заглохла совершенно. Главный инженер тов. Халин однажды на открытом партсобрании заявил, что рационализация и изобретательство являются шестым фактором в выполнении производственного плана, а поэтому и заниматься ей нет срочной необходимости. Не случайно поэтому бриз в течение года не собирался, а в бризе есть много предложений. Лично я подал четыре предложения, все они уже внедрены в жизнь и дают хорошие результаты, а тов. Халин с июня «не может» их законно сформировать.

В. БЕЛОУСОВ,
слесарь гаража
СМУ-8 ГВФ.

В гостях у польских друзей

Прошли годы тяжелых испытаний в тылу врага, многое стало забываться.

Но вот 28 сентября 1961 года экспресс Москва—Берлин остановился на Варшавском вокзале. Через окно вагона увидел промелькнувшие знакомые лица и я сошел на польскую землю. Подбегала группа пионеров в красных галстуках с букетами цветов гвоздики. Слышу возгласы: «Полковнику Саше-летнику виват!». Затем крепкие объятия с бывшими подпольщиками, командирами партизанских отрядов. Невольно навернулись слезы радости. Короткие расспросы, воспоминания. И теперь, возвратившись домой, мне хочется поделиться впечатлениями о поездке в Польшу и одновременно выполнить просьбу польских товарищей.

При встрече на Варшавском вокзале сотрудники Советского посольства в Варшаве и секретарь общества польско-советской дружбы тов. Орлова сообщили: «Польские товарищи в городе Лодзь Вас ждут с нетерпением». Машины стоят наготове. Трогаемся. Раньше я видел разрушенную Варшаву, а теперь она — новая, чудесная, величавая, созданная упорным трудом польского народа.

Наконец машины вырвались из людского потока на блестящее шоссе, обсаженное деревьями. Спидометр показывает скорость 80—85 километров. Разговор с друзьями не умолкает ни на минуту, а по сторонам мелькают хутора. Крестьяне убирают богатый урожай. Сколько тревожных дней приходилось проводить с партизанскими отрядами после боевых дел.

Вот по этой земле не раз, в глухую ночь, пришлось проводить партизанские отряды. Знакомые села, с ними связаны боевые эпизоды. Нет, не забыть боевых походов!

Волнение увеличивалось, когда въехали в г. Лодзь. Здание комитета ветеранов войны и общества польско-советской дружбы.

— Саша, Саша-летник! Нет, это не просто встреча, это искрен-

няя радость увеленных сединами подпольщиков, членов партии с 1905, 1917 гг. Спрух Людвиг, Релишко Леон, Домбровский Юзеф и другие. Боевые друзья Станислав Гаек, Муджинский, Мария Янецова — их много. Мы встречались как старые друзья.

Весь период пребывания в Польше был насыщен трогательными встречами. Друзья приходили, чтобы повидаться, вспомнить былые годы и поделиться современностью. Многие из них работают на ответственных постах, в государственных и партийных учреждениях.

Кинооператору Свердловской киностудии Игорю Персидскому — много работы. Вот он производит съемку улиц, зданий, окно, из которого мы убежали с Аркадием Ворожцовым. Снимает площадь у собора, где встретились с дворником. Снимает подвал и здание подпольной типографии, внутри парижмакхерской, где со взведенным курком пистолета я брылся с жандармом. В историческом музее снимает бывшие мои документы глухонемого. Идут съемки мемориальной доски, где проведена операция на склад оружия 20 апреля 1943 года.

В Псарских лесах был запечатлен на пленку памятник погибшим товарищам, где мне пришлось последним прикрывать отступающую группу, а после с простреленным плечом укрываться в гробу часовни. Оператор снимает нас с тем же священником, что тогда служил в костеле.

С огромной радостью прошли встречи с польскими трудящими. Выступал я на текстильных фабриках, перед офицерским составом, выезжал в города Лович, Петряков, на встречи с партийным активом города и района. Задушевно прошла беседа с молодежью текстильного техникума.

Во время этих встреч рассказывал о героях-партизанах, говорил об успехах нашей Родины, об Урале. Польские товарищи выступали с ответными речами. Они благодарили советский народ за оказанную помощь в освобождении от аккупантов, за помощь в мирное время. И везде они просили передать труженикам Урала, в том числе авиаторам, сердечный братский привет, пожелание успеха в выполнении производствен-

ного плана и счастья в личной жизни.

Всюду поляки говорили: «У нас с вами одна дорога к коммунизму».

5 октября 1961 года городской исполнительный комитет вручает мне знак и удостоверение почетного гражданина города Лодзь.

Эту высокую честь, оказанную мне, я воспринял не как к себе лично, а как знак уважения к работникам Аэрофлота, к Советскому Союзу.

Довелось мне выступить в университете марксизма-ленинизма при открытии нового учебного года, а также перед литературными работниками — и всюду теплый прием.

В Варшаве произошла встреча с друзьями по оружию, членом Политбюро ПОРП Игнацем Лога-Савинским, генералами Мочеславом, Мочаром, Корчинским и другими.

Наступает последний день пребывания на земле польской. Тяжело расставаться с друзьями, с которыми породнила великая освободительная борьба. Они просят передать, что дружба польского и советского народов — на вечные времена.

А. КУЗНЕЦОВ,
начальник Магнитогорского аэропорта.

После того, как выступил „Авиатор Урала“

«Старка», Климентьев и компания»

Так назывался фельетон, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 82 от 22 октября 1961 года, в котором рассказывалось о грубом нарушении предполетного отдыха экипажем Ил-12 командира корабля тов. Климентьева в Ленинградском аэропорту.

Как сообщил член месткома авиатранспортного подразделения тов. Серебрянский, товарищеский суд обсуждал этот случай. Тов. Климентьев переведен во вторые пилоты, а второму пилоту тов. Шайхутдинову и бортрадисту тов. Ефремову вынесен строгий выговор.



Рабочий день начинается у Александра Седымова рано. На улице еще господствует ночь, а он вместе с товарищами уже спешит на работу.

Пять лет прошло с того дня, когда Александр Седымов впервые пришел в аэропорт. Сначала работал радиотехником. Трудился честно, с огоньком и вскоре его уже назначили старшим радиотехником. Забот и ответственности прибавилось. Теперь он был в ответе не только за себя, но и за своих товарищей.

А тут еще учеба в вузе. Твердо решив получить диплом инженера, Александр поступил на радиотехнический факультет Уральского политехнического института. Сейчас он пока на втором курсе института, но можно не сомневаться, что упрямый юноша добьется своего.

Недавно А. Седымова назначили инженером системы посадки. Новая должность — новые заботы. Но Александр Седымов по-прежнему в числе передовых, вместе с теми, кто уже сегодня решил жить и работать по-коммунистически.

На снимке: А. Седымов за осмотром аппаратуры. Фото Р. Лапкина.

ПО АЭРОФЛОТУ

КУРС — В ДРУЖЕСТВЕННЫЙ АФГАНИСТАН

Вертолет отрывается от своей стоянки в Ташкентском аэропорту и, набрав нужную высоту, ложится на заданный курс. Витокрылая машина и на этот раз держит путь в дружественный нам Афганистан.

Второй год вертолет Ми-4 из подразделения тов. Гиенко обслуживает строительство автостратры Кушка — Герат — Кандагар, ведущее на афганской территории. Витокрылая машина перевозит по трассе стройки пассажиров, доставляет на объекты различные грузы, почту.

В прошлом году на строитель-

стве автомагистрали побывал премьер-министр Афганистана Мухамед Дауд. Он дал высокую оценку работы советской витокрылой машины и ее экипажа.

На днях вертолет Ми-4 вновь отправился в длительное воздушное путешествие по трассе автостратры, протяженность которой достигает 750 километров. Состав экипажа не изменился. Командиром вертолета по-прежнему является В. Г. Сучков, штурманом Н. Г. Кузнецов, бортехником М. И. Шешуков, авиатехником Т. И. Горчаков.

«Крылья Востока».

ОРЕЛ ОСТАНОВИЛ САМОЛЕТ

Это случилось на днях. Пассажирский самолет Ил-14, следуя из Гурьева в Алма-Ату, пролетал над хребтом Каражал на высоте около двух тысяч метров. Плотный слой облаков скрывал землю.

Неожиданно летчик увидел перед собой орла, устремившегося на самолет. Пилот вывернул машину, но избежать столкновения с орлом все-таки не сумел. На большой скорости птица ударилась о правое крыло машины, пробила обшивку и застряла в развороченном отверстии. Самолет был вынужден сесть на аэродроме в городе Балхаше.

«Казахстанская правда».

ЛЕТАЮЩАЯ ОБСЕРВАТОРИЯ

Сейчас к району Полюса холода продвигаются два санно-гусеничных поезда, участники которых посвятили свой поход XII съезду КПСС.

Впервые над просторами Антарктики специально оборудованный самолет — летающая обсерватория — производит комплексные исследования термобарической структуры атмосферы.

«Западная грасса»

Редактор В. РУСИН.

НС20310. Заказ № 18730.

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

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

НАУКА
и ТЕХНИКА

ЧТО ПОКАЗАЛИ АНГЛИЧАНЕ В ФАРНБОРО

Каждую осень в Фарнборо, недалеко от Лондона, устраиваются авиационные выставки Великобритании. Цель таких выставок, как считают их организаторы и участники, — демонстрация достижений английской авиационной промышленности с тем, чтобы стимулировать продажу ее продукции.

Авиационная промышленность Англии относится к числу развитых и преуспевающих отраслей. Примерно десятая часть всей продукции машиностроения страны падает на авиационную технику. Производством самолетов или частей к ним занимаются предприятия нескольких сот английских фирм, на которых занято около трехсот тысяч человек.

Большая часть продукции английского авиастроения идет на военные цели. Вот данные о сбыте готовой продукции в 1958 году: закуплено военно-воздушными силами Великобритании на сумму 130 миллионов фунтов стерлингов, на исследование по заказу правительственных органов израсходовано 60 миллионов фунтов, пошло на экспорт на сумму 150 миллионов фунтов (из них 50 процентов — на цели военного назначения), продано гражданских самолетов и оборудования внутри страны на 36 миллионов фунтов.

Среди стран Западной Европы Англия занимает ведущее место по самолетостроению и в особен-

ности по моторостроению. Она крупный поставщик самолетов и моторов на мировом рынке. В 1960 году английская авиапромышленность экспортировала изделия на сумму 142 миллиона стерлингов при общей сумме экспорта в 3.536 миллионов фунтов, за шесть месяцев этого года — почти на 83 миллиона фунтов, весь экспорт — 1.885 миллионов фунтов.

По мнению английских специалистов, авиастроение сейчас решает три главные проблемы: Создание самолета с вертикальным взлетом и посадкой, создание самолета со сверхзвуковой скоростью для пассажирских перевозок и создание космических ракет.

В Фарнборо в этом году демонстрировался экспериментальный самолет «Шорт» СЦ-1 с вертикальным взлетом и посадкой. У этого самолета пять турбореактивных двигателей, четыре из которых расположены вертикально для производства взлета и посадки и один горизонтально для обеспечения полета. Самолет совершил вертикально взлет с площадки, летал обычным горизонтальным полетом, разворачивался на месте, «повисал» в воздухе и производил вертикальную посадку.

Кроме того, на выставке было показано несколько других машин с вертикальным взлетом и посадкой. Среди них — модель

военного самолета около звуковой скорости «Хаукер» Р. 127 с одним мотором. Он привлек к себе особое внимание военных специалистов Запада.

На примере создания вертикально-взлетающих самолетов ярко проявляется конкуренция между Британскими фирмами за получение от английского правительства заказов на машины такого типа, а также борьба между авиационными фирмами западных государств за заказы на поставку таких самолетов войскам стран НАТО.

Внутри страны, как пишет «Экономист», за получение заказа борются две фирмы: «Роллс-Ройс» и «Бристоль Сиддли». Первая из них разработала моторы для самолета «Шорт» СЦ-1, вторая — для «Хаукер» Р. 127. Военно-воздушные силы Англии, заявляет «Экономист», отдают предпочтение машине «Хаукер», считая ее главным преимуществом наличие одного мотора.

В дни выставки «Файнэншл таймс» выступила со статьей о том, что НАТО собирается разместить заказ на несколько сот миллионов фунтов стерлингов на истребитель со сверхзвуковой скоростью и с вертикальным взлетом и посадкой. «Почти все крупные производители самолетов в западном мире заинтересованы в получении этого заказа», — писала газета. Главными конкурентами английских промыш-

ленников газета считает американцев.

Еще в 1957 году начались изыскания для строительства гражданского сверхзвукового самолета. В этом году на демонстрационной площадке и в полете показывался экспериментальный самолет «Н. 115» фирмы «Хенли Пейдж», предназначенный для разработки пассажирского сверхзвукового самолета. Он имеет необычные формы. Двигатель расположен сверху, под углом к треугольной плоскости крыла. Эта форма, как считают английские конструкторы, наиболее целесообразна для данного типа машин.

Кроме того, на параде в Фарнборо участвовали другие самолеты, различные образцы вертолетов.

В Фарнборо внимание специалистов привлек большой ресурс некоторых двигателей английского производства, что в решающей степени определяет экономичность пассажирского самолета. Здесь, например, демонстрировался турбовинтовой двигатель «ДАРТ» 510, который проработал 2983 часа без съема с самолета и замены деталей.

В то же время следует отметить, что определенные разделы авиастроения в Фарнборо были представлены слабо. Поэтому по выставке в Фарнборо трудно судить о современном состоянии английского авиастроения.

В. РОДИОНОВ.