

НАМ СЪЕЗДОМ ВЕРНЫЙ КУРС НАМЕЧЕН, — В ТРУДЕ РАСПРАВИМ ШИРЕ ПЛЕЧИ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 93 (1112).
СУББОТА,
9 ДЕКАБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиарботников.

Годовой — выполнен!

Продолжая ударную вахту в честь XXII съезда КПСС, личный состав Уральского территориального управления ГВФ с каждым днем наращивает темпы в работе. Авиаторы Урала направляют усилия к тому, чтобы выполнить досрочно производственный план 1961 года.

Идет декабрь. До конца года осталось три недели. Каждый день в Уральское управление поступают радостные вести. Авиарботники рапортуют о выполнении социалистических обязательств, взятых на третий год семилетки.

Больших успехов добился личный состав авиатранспортного подразделения, борющегося за право называться коммунистическим. 1 декабря, в канун всенародного праздника Дня Конституции, коллектив рапортовал о выполнении годового плана по основным показателям. План по налету тонна-километров выполнен на 100,5 процента, по налету часов — на 100,2 процента. Успешно справился с плановым заданием по производительности полетов личный состав летного коллектива самолетов Ил-12.

К 5 декабря годовой план по налету тонна-километров выполнили, помимо авиатранспортного подразделения, Курганское, Пермское и Уктусское подразделения. Годовой план по отправке пассажиров выполнили Курганское подразделение и Тюменская авиагруппа, по почте — Курганское подразделение, а с годовым заданием по налету приведенных часов справились все подразделения, кроме Тюменской авиагруппы.

Радость творчества

СОСОБИМ подъемом трудятся сейчас авиаремонтники. Те задачи, которые поставил перед нашим народом съезд строителей коммунизма, — ясны и понятны каждому.

Выступая на XXII съезде КПСС, Н. С. Хрущев заявил: «Главное, на чем должно быть сосредоточено внимание, — всемерное повышение производительности труда». Следуя этому призыву, рабочие, техники и инженеры ремпредприятия стремятся все свои силы направить на дальнейшее повышение производительности труда, на освоение новой, более совершенной технологии работ на всех участках.

«Работать без брака!» — этот лозунг стал для каждого труженника твердым, непреложным законом. А как же иначе?.. Иначе нельзя. Только качество может обеспечить высокий процент производительности труда.

В сборочном цехе ремонтного предприятия на Доске почта красуются новые имена лучших

(репортаж)

производственников. Познакомимся с некоторыми из них.

Десять лет трудится в цехе узловой сборки слесарь-сборщик Николай Герасимович Яковлев. Много изменений произошло с той поры, когда он впервые пришел на предприятие. Ничего удивительного. Совершенство улетя техника, растут и люди. За высокие производственные показатели коллективу цеха было присвоено почетное звание коммунистического. Многие из работ здесь автоматизированы, и заслуга в этом — труд рабочих, техников и инженеров. Они сами вносят рационализаторские предложения и внедряют их в производство.

Слесарь-сборщик Н. Г. Яковлев не отстает от своих товарищей. Не так давно им было предложено приспособление для затяжки диффузоров мотора, которое в скором времени облегчит технологию труда и обеспечит высокую производительность. Николай Герасимович является

депутатом городского Совета. В коллективе цеха он пользуется заслуженным авторитетом.

Активным рационализатором на предприятии считается и бригадир-сборщик Андрей Павлович Мордвинов. Здесь он трудится более двенадцати лет. В мае этого года А. П. Мордвинов был награжден значком «Отличник Аэрофлота».

— Хороший у нас коллектив, — говорит о своей бригаде Андрей Павлович. — Оба слесаря-сборщика — Александр Александрович Лазарев и Геннадий Григорьевич Мерзляков — работают сравнительно недавно у нас, но уже многому научились. Освоили свою специальность на отлично. У нас принято считать за правило: сделал свою работу — помоги товарищу. И это оправдывает себя. Да еще как!..

О своих успехах Андрей Павлович говорит скромно: «Внес два рационализаторских предложения. Торцовый ключ для валика гайки переднего маслонасоса и приспособление для затяжки гайки подшипника»...

КАК ДИКТУЕТ ДОЛГ

Более 12 лет трудится в коллективе моторного цеха Тюменских авиаремонтных мастерских Лариса Петровна Тепленко. Окончив в 1948 году Харьковский авиационный институт ГВФ, она пришла на предприятие на должность старшего мастера. Благодаря самоотверженному труду, умелому применению полученных знаний на практике она выросла до начальницы моторного цеха.

Л. П. Тепленко свои теоретические знания сочетает с большими организационными способностями, она умело решает все практические вопросы производства и пользуется заслуженным авторитетом у личного состава. Руководимый ею цех систематически перевыполняет производственные задания, идет в числе передовых в социалистическом соревновании.

П. ЩЕПИН, А. КИСЕЛЕВ и другие.

Метеообслуживанию —

На состояние метеообслуживания полетов у нас обращается много внимания. Этот вопрос очень серьезный и он существен-

но влияет на безопасность полетов, особенно сейчас, в осенне-зимний период. О важности этого вопроса говорит тот факт, что специально были установле-

В итоге —

удовлетворительно

Многочисленным было отчетно-выборное комсомольское собрание, состоявшееся недавно в авиатранспортном подразделении. Из отчетного доклада секретаря комитета видно, что комсомольцы подразделения сделали за отчетный период немало. Большинство из них являются хорошими производственниками. Молодые авиарботники принимали активное участие в строительстве стадиона. Многие из них являются неплохими спортсменами, о чем говорят высокие результаты на спартакиадах управления и Аэрофлота.

Вместе с тем, выступающие отметили, что комитет ВЛКСМ мало занимался такими вопросами, как учеба. В подразделении до сих пор есть комсомольцы, которые не работают над повышением своего общеобразовательного уровня. Плохо обстоит в подразделении дело и с организацией общественного порядка. Дружина, организованная здесь, фактически не ведет никакой работы.

Собравшиеся выразили надежду, что новый состав комитета будет работать более активно, и оценили работу комсомольской организации за отчетный период на удовлетворительно. Секретарем нового комитета избран командир корабля Пивоваров.

К. АНАТОЛЬЕВ.

особое внимание!

Инженер-синоптик ГРДП должен осуществлять метеорологическое обслуживание ГРДП, давать периодические консультации диспетчерам РДП и ГРДП о фактической погоде и синоптических процессах по обслуживаемым трассам с учетом сложившейся летной обстановки, при постоянном тесном взаимодействии с диспетчерами РДП и ГРДП.

Инженер-синоптик ГРДП обязан быть постоянно осведомленным о текущей летной обстановке в зоне ГРДС и проявлять инициативу в разрешении всех вопросов, связанных с метеообслуживанием полетов. Для обеспечения тесного взаимодействия инженера-снотипика с диспетчерами ГРДП, в помещении ГРДП для него отведено рабочее место, оборудованное наушниками для прослушивания работы с экипажами самолетов.

Эти ответственные обязанности инженерами-снотипиками и ГРДП выполняются плохо. Многие синоптики не только не дают диспетчерам консультации, не сообщают им прогнозы погоды, полученные от аэропортов посадки и запасных аэродромов, но и не следят за фактической погодой этих аэродромов и на трассах. Да и как они могут следить за погодой на трассах, если бьвают на своем рабочем месте в ГРДП лишь периодически, время от времени!

Так, 26 ноября с. г. инженер-синоптик тов. Полушина в течение смены была в ГРДП 4 часа

100 000 пассажиров
в воздухе

В отчетном докладе на XXII съезде КПСС Н. С. Хрущев сказал: «Гражданская авиация, оснащенная скоростными, многоместными самолетами, ежедневно поднимает в воздух до ста тысяч пассажиров». В день — 100 000! Чтобы представить, какой грандиозный скачок сделал транспорт пятого океана, скажем, что за первый год своей работы, когда наша страна еще залечивала раны гражданской войны и интвенции, самолеты гражданской авиации перевезли только 229 пассажиров.

Поблизости
СВЕРДЛОВСКИЙ АЭРОПОРТ
в обработке на трассе
МОСКВА - ВАЛДИВОСТОК

30 минут, 28 ноября тов. Тимофеева — 3 часа 25 минут. Своеобразный «рекорд» в этом отношении поставила тов. Бахвалова. Она была «как мимолетное ви-

день» — 55 минут из 8 часов т. е. 10 процентов, всего рабочего времени. Где уж тут постоянно быть осведомленным о воздушной обстановке и о фактических метеоусловиях полета по трассам!

Из тех выписок бортовой погоды, которые дают АМСГ радиооператоры и диспетчеры крайне нерегулярно, узнать многого нельзя.

— Можно, конечно, ознакомиться с бортовой погодой по записям в аппаратных журналах и на графиках движения, но они, синоптики, имеют высшее образование, — заявила тов. Полушина, — и ходить к радиооператорам для ознакомления с записями в аппаратных журналах не могут!

К сожалению, начальник АМСГ тов. Моисеева также не проявляет необходимой в этом вопросе требовательности и помогает синоптикам выискивать причины для оправдания их халатного отношения к служебным обязанностям. Поэтому, вместо того, чтобы консультировать диспетчеров, инженеры-синоптики ГРДП сами в конце смены просят диспетчеров рассказать о фактических условиях по трассам, а диспетчеры РДП и ГРДП в вопросах метеообслуживания предоставлены самим себе.

Не устранив эти существенные недостатки, невозможно улучшить метеообеспечение полетов, а следовательно, и их регулярность.

Старший диспетчер ГРДП
Свердловского аэропорта
Г. ЛИПАЕВ.

Два предложения! Это, пожалуй, немало. Если бы каждый труженник внес хотя бы по одному — это было бы уже большой победой. О своих планах А. П. Мордвинов говорит коротко: «Будем и впредь бороться за культуру производства». Его словам хочется верить. Они сказаны с особым убеждением, с верой в свой труд.

В СЮДУ в цехах мелькают белые халаты. Словно врачи, слесари-сборщики простукивают бесчисленные агрегаты стальных сердец крылатых птиц. Этим моторам они выдадут вторые свидетельства на новое рождение. Их ритмичная песня поднимет крылья самолетов в новые воздушные дали.

Стоит сказать и о Николае Петровиче Сутормине. В 1957 году он пришел в коллектив агрегатного цеха. Ветераны предприятия помогли молодому специалисту быстро войти в строй, освоить свою профессию. А сейчас он уже сам является учителем. Товарищи из его бригады — Алексей Евстафьевич Сурков, недавно пришедший из армии, и Владимир Николаевич Казанов — трудятся здесь два года. Во мно-

гом им помог Н. П. Сутормин. — Наши коллектив, — рассказывает Николай Петрович, — включился в борьбу за коммунистический труд. Мы верим, что добьемся этого почетного звания. В октябре у меня в жизни произошло важное событие, — продолжает он, — принял кандидатом в члены нашей партии. Это доверие я постараюсь оправдать своим трудом...

Да, слова наших труженников не расходятся с делами. Все новые и новые специалисты вливаются в ряды рационализаторов — людей творческой мысли. День за днем куется и крепнет мастерство тех, чьими умелыми руками вернется высокий труд. Имя ему — коммунистический. Наши маяки уверенно шагают в первых отрядах передовиков производства, совершенствуя технологию, борясь за высокое качество. Это они приближают своим самоотверженным трудом светлое коммунистическое будущее, которое стало особенно зримым и близким.

А. ТОДЯКОВИЧ,
старший
контрольный мастер
ремпредприятия.

Э. БАХШИНЯНУ,
герою Аэрофлота

У МАЛЬЧИШКИ
вьется черный чуб.
В небо
устремлен веселый взгляд.
«Так же,
как они, и я хочу!» —
В облаках
досафовцы парят.
Бьется
сердце юное в груди,
Словно
поразил незримый ток.
У тебя, мой друг, все
впереди.
Погоди, не торопись, браток!
Нет, куда там! —
И лучом апрель
Море синевы
пронзил насквозь.
И парит крылатая модель.
Не модель —
то детство унеслось...
Юная, задорная мечта
Подняла
высокое крыло,
И туда, в далекие места,
Парня увлекла
без лишних слов.
Там с курсантской
грудовой скамьи
Он впервые
к подвигу

шагнет
И возьмет
все запахи земли
В свой самостоятельный
полет.
Горы,
снежной шапкою слепя,
Под крылом сомкнутся
в тесный круг.
Постоишь ты, Эдик,
за себя.
Слава не приходит просто,
вдруг.
Но о том
ты думаешь едва ль,
Властелин обузданных
высот...
На тузурке —
ордена эмаль.
Он заслужен.
Подвиг твой высок!..

РАСЧЕХЛЕННЫЙ ЯК
готов в полет.
Нетерпенье
разлилось по жилам.
«Все на месте», — думает
пилот,
Оглядев притихших
пассажиров.
— От вынта! —
и словно в океан,
Ветер гонит волны
через поле.
В небо поднял ЯК свой
Бахшиян —
Прямо к солнцу, в синее
раздолье!
Хорошо! —
и щурятся глаза
От лучей,
от хлынувшего счастья...
Восемь пять —
на бортовых часах.

Крен и...
двадцать пальцев
у залястья!
«Это правда
иль кошмарный сон?
Кто они
и чьи они наймиты?»
Связи нет...
Погас ларингофон...
Но летит в эфир,
как «SOS» —
«Бан-ди-ты!!!»
Сотни игл
вонзились в бок и в грудь.
Кровь — к вискам.
И словно —
в пропасть, в яму...
Просветленья:
«Надо дотянуть».
— Не шутите!
Грубый окрик: — Прямо!..
Ватной стала правая рука.
Вот вцепился
за штурвал очкастый,
И — скользнули
влево облака.
— Сволочь,
всех угробишь разом
нас ты! —
Проревел главарь,
что с глыбой схож.
— Поведу я, —
бросил Бахшиян.
— Что ж, садись.
Задурись — вот он,
нож!..

Но уже созрел
в сознание план.
Он к врагам своей Отчизны
крут!
Верен вновь
штурвал его руке.

И...
машина
брошена
в пике...
«Не уйдут бандиты.
Не уйдут!»
Это сердца пламенного
крик,

Что готово
разорваться в миг
Оттого,
что он от этих трех
Отчий край,
как верный сын,
сберег!..

На себя штурвал.
Но поздно. Вот —
В груди превратился ЯК.
Встал, преодолевая боль,
пилот,

Как герой,
что победил в боях.
Кровь с висков
ладонью крепкой стер.
И не думал,
что вот эти шесть,
Шесть минут —
и высший подвиг есть!

Подвиг —
всем врагам наперекор!..

ЗОЛОТОМ расцвета
облучен,
Орден твой
сияет на груди.
Снова крепнут крылья
за плечом —

Захотел,
взмахнул рукой —
летит!
Слава облетает за тобой
Всю страну
и за рубежом идет.
Поднял, словно зная,
подвиг твой
На крыле родной Аэрофлот.
Есть урок!
Так пусть за рубежом
Намотает кое-кто на ус,
Как бандитов
засыпать с ножом
В край гостеприимный —
наш Союз.

Не уйдут бандиты,
не уйдут! —
Шкуры
не удастся
им спасти.
Мы ценой
таких шести минут
Сможем
муравейник их снести!
Начеку —
нацеленных ракет
В небо занесенные клинки.
Но войною не грозим мы,
нет!

Лишь напоминаем...
Высоки
Наши планы! —
Не найти преград
Тем,
кто молод сердцем и душой.
На таких,
как Бахшиян,
орлят

Смотрит МИР
с надеждою большой!
Е. ЛИПОВИЧ.

Кто ты? Твой мандат?

Аэропорт чудес, ловушка, — так в Челябинском подразделении называют пилоты Магнитогорский аэропорт. И не случайно. Наличие серьезных недостатков в организации полетов, в руководстве движением привело за последнее время к росту количества происшествий в аэропорту. Вот примеры. Эти случаи произошли осенью. Валившаяся на земле колодка попала под рулящий самолет Ан-2 и вывела из строя колесо. Через несколько дней на стоянке под самолет попал ящик и лишь случайно не был поломан самолет. В сентябре в аэропорту возник пожар, в результате которого сгорел склад. Стоявшие рядом самолеты едва успели откатить в сторону. Оставляет желать много лучшего и культура обслуживания пассажиров. Вот факт. 29 октября при включенном на всю мощность репродукторе диктор объявил по радио: «Екатерина Михайловна, уберите пассажиров с летного поля!». Одни пассажиры возмущались такой «деликатностью», другие — посмеялись: что, мол, спрашивать с авиаработников.

С самолета Ли-2 был снят двигатель. Казалось, есть в аэропорту инженерно-авиационная служба, есть хозяйственные работники — есть кому прибрать мотор. Но он валялся на стоянке под открытым небом. Рейдовая бригада предлагала убрать мотор, но начальник аэропорта тов. Кузнецов лаконично ответил: «нет крана». И вот 29 октября происшествие. Выруливая со стоянки на самолете Як-12, пилот тов. Володин нарулил на мотор, поломал винт, повредил радиатор и тем самым вывел самолет из строя. Несомненно, молодой пи-

Из редакционной почты

БЛУЖДАЮЩИЙ ДИСПЕТЧЕР

С некоторых пор в штат нашего аэропорта включается странная единица. Именуется она старшим диспетчером-инспектором.

Функции этого диспетчера-инспектора самые широкие. Он проверяет работу службы движения всей авиагруппы.

Казалось бы, судя по роду лот виноват, проявив неосмотрительность. Но только ли он повинен в случившемся?

Как мы видим, с безопасностью в Магнитогорском аэропорту не все благополучно. А начальник аэропорта тов. Кузнецов, когда с ним начинаешь говорить на эту тему, изволит напускать на себя вид неприступного руководителя, о происшествиях и предпосылках к ним он будет говорить только с командиром подразделения или представителями управления. Зашел я к нему разобрать случай повреждения самолета (он отлично знает, что поломанный самолет Як-12 из нашего летного коллектива), выяснить, как улучшить работу по обеспечению безопасности полетов. Непристалло тов. Кузнецову разговаривать с мелкотой, обложился бумагами и резолюции «накладывает». В такой,

его занятий, место ему в Тюменской авиагруппе. Однако нет. По мнению руководителей он должен находиться и получать зарплату в аэропорту.

Несколько раз пытались мы говорить об этом с начальством. Но оно почему-то считает, что разговор наш несерьезный. Более того, они уверены, что поступают закононо, препровождая нам старшего диспетчера-инспектора.

Спрашивается после этого: кого обманываем? Очевидно, сами себя, так как сверхштатному диспетчеру выплачиваем незаконные командировочные и зарплату.

М. НАУМОВ,
начальник Тюменского аэропорта.

После того как выступил

«Авиатор Урала»

Положение в автогараже улучшилось

Газета «Авиатор Урала» неоднократно выступала с критическими материалами о плохой работе автогаража Салехардского подразделения.

Недавно Уральское управление проверило работу автобазы.

Редакция попросила инженера по автотранспорту В. П. Моисеева рассказать о положении дел в автогараже Салехардского подразделения.

— За последнее время состояние автотранспорта в Салехардском подразделении значительно улучшилось, видно, что личный состав учел критические замечания и хорошо поработал. Ранее разукомплектованный и технически неисправный автотракторный парк теперь восстановлен и приведен в соответствие с требованиями Аэрофлота. Выполнена большая работа по ремонту гаража — оштукатурены стены, вновь сделана электропроводка. Многие сделано по наведению порядка как в самом гараже, так и на прилегающей к нему территории, автомобили окрашены в соответствии с требованиями и поставлены на специальные стоянки. В автогараже регулярно проводятся разборы, своевременно оформляются наряды на выполнение тех или иных работ. В качестве упущения можно отметить тот факт, что не успели к зимним холодам подготовить отопительную систему. Но эти работы сейчас выполняются и на днях будут завершены.

В. ГАВРИЛОВ,
зам. командира летного коллектива Як-12 Челябинского подразделения.

НАУКА И ТЕХНИКА

Второе рождение Ил-18

Недавно с Шереметьевского аэродрома поднялся в воздух Ил-18-И — единственный опытный экземпляр качественно новой машины.

Принципиальная особенность этого самолета — кесонное устройство. В Ил-18 керосин наливается в бак, который занимает только часть крыла. Конструкторы задумались: а почему бы не использовать для горючего всю полость центроплана? Применив новый способ клепки и используя для герметизации стыков новый материал, конструкторы добились того, что загерметизированное крыло само стало баком. Что это дает? Дальность беспосадочного перелета. Скажем, если Ил-18 летит от Москвы до Хабаровска с двумя посадками, то этому самолету, видимо, не понадобятся промежуточные остановки. По плечу новой машине и трансатлантические рейсы. А кроме того, машина может брать значительно больше пассажиров, чем прежде: в пассажирском варианте — 92 вместо 84, в туристском, то есть на короткие расстояния, — 125.

На Ил-18-И совершенно новая аппаратура запуска двигателя, навигации, посадки. Самолет обещает быть более экономичным в производстве, более выгодным в эксплуатации.

По Аэрофлоту

Необычная встреча в воздухе

Воздушный корабль возвращался из Куйбышева в Баку. Вот уже скоро должны были показаться огни столицы Азербайджана, когда самолет затрясло, послышался удар о фюзеляж. Аэродинамические качества крылатой машины нарушились.

Летчики Радивилин и Гуреев, умело пилотируя самолет, вывели его в район аэродрома и по команде руководителя полетов благополучно приземлились в Баку.

Что же случилось? Оказывается, в самолет врезалась стая диких гусей, совершавшая перелет в теплые страны. Бывают же такие встречи в воздухе!

«Советский авиатор».

Редактор В. РУСИН.

НС 36471. Заказ № 18933.

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

Самолет снова в строю

Летом нынешнего года экипаж командира корабля тов. Грацианова выполнял рейс в Адлер на самолете Ил-18. Вскоре после вылета загорелся двигатель. Проявив высокое летное мастерство, мужество, экипаж посадил самолет с убранными шасси на вспаханное поле.

В результате приземления самолет и двигатели были повреждены.

И вот ремонт закончен. Теперь надо перегнать самолет во Внуково. На Ил-18 никогда еще не взлетали с вспаханного поля, к тому же ограниченных размеров. Перегонка самолета была поручена старшему пилоту-инструктору В. П. Денисову и командиру подразделения А. И. Самойлову. Они мастерски произвели полет и прилетели во Внуково.



СКОРО СНОВА В РЕЙС.

Фото Н. Холодовича.