

П РЕТВОРЯЯ в жизнь обязатель-ства 1961 года — вы-полнить производствен-ный план к 25 декабря 1961 года, а также взяв повышенное обя-зательство в честь XXII съез-да родной Коммунистической партии, коллектив Тобольского аэропорта с честью сдержал свое слово. К 1 декабря 1961 года го-довой план по всем показателям был выполнен досрочно.

1961 год — год XXII съезда КПСС — для нашего аэропорта был периодом гигантского скачка вперед. Сравнивая перевозки 1961 года с предыдущим 1960, невольно приходишь к радостным выводам. Отправки пассажиров увеличились более чем в 4 раза (в 1960 году — 5580 человек, в 1961 году — 23272 человека), гру-зов — в три раза (в 1960 году — 300 тонн, в 1961 году — 857 тонн). Выручка за этот период увеличилась более чем в полтора раза (в 1960 году — 208,2 тыс. руб., в 1961 году — 345,8 тыс. руб.).

Таких успехов коллектив до-бил не случайно. Партийная, профсоюзная, комсомольская ор-ганизация, а также весь коллек-тив взял себе за правило изо дня в день направлять усилия на выполнение производственного плана предстоящего месяца, кварта-ла и в целом года. Для работ-ников Тобольского аэропорта вы-полнение государственного про-изводственного плана стало не-преложным законом.

Но одно лишь выполнение про-изводственного плана это еще не все. В любой работе нужен твор-ческий подход к делу.

На протяжении всего года на-ми изучалась экономика района и размещения воздушных линий.

Самолеты — труженики

О том, как служит наша авиация технике в других странах, корреспонденту «Известий» рассказал исполняющий обязанности дирек-тора всеоюзной конторы «Авиаэкспорт» В. Ва-сия.

Мы экспортируем тех-нику во многие страны соци-ализма, в капиталистические страны Европы, независи-мые государства Азии и Африки. Особенно важной для стран, недавно добив-шихся свободы и разви-вающих свою экономику, является проблема транс-порта. Сеть железных до-рог, автострды — это здесь еще дело будущего. Только авиация может в кратчайший срок удовле-творить эти требования.

«Авиаэкспорт» не только продает технику. При на-шем участии в училищах Аэрофлота готовят свои собственные националь-ные кадры авиапоров и тех-ников для авиационных компаний африканских и азиатских стран. На пер-вых порах проданные на-ми машины обслуживают и эксплуатируют советские специалисты.

Нашим самолетам при-ходится работать в самых различных условиях, пере-носясь из «огня» тропиков в «полюсья» стратосферы. Они прекрасно выдержи-вают эти перемены, сохра-няя отличные летно-техни-ческие качества.

Следует сказать, что «Авиаэкспорт» по требова-нию покупателей постав-ляет машины в различных вариантах — геодезическом, сельскохозяйственном, транс-портном и других. Это по-зволяет с максимальной эф-фективностью использовать технику.

Наша промышленность непрерывно совершенствует модели самолетов и верто-летов. Слава о советской авиационной технике, — говорит в заключение В. Васин, — разнеслась по всему миру, а это прекрас-ное подспорье в торговле между странами!

ВРЕМЯ ЗОВЕТ: ВПЕРЕД!

В результате было открыто до-полнительно несколько воздушных линий. Много помогли нам в мобилизации коллектива на выполнение поставленных за-дач систематически проводимые производственные совещания по службам, на которых вскры-вались недостатки в работе и ставились конкретные задачи на дальнейшее.

В течение года не забывали мы и о проверке выполнения коллек-тивного договора. Важную роль в достигнутых успехах сыграло соревнование за коммунистиче-ский труд как отдельных авиара-ботников, так и в целом служб.

Борясь за выполнение прои-зводственных планов авиаперевоз-ок, коллектив отдела перевозок улучшил качество обслуживания пассажиров. Уменьшилось коли-чество жалоб и претензий от пас-сажиров. Теперь для аэропорта не является проблемой доставка из города и в город пассажиров: ле-том по реке ходит комфортабель-ный речной трамвай, а зимой че-рез каждый час — автобус.

В минувшем году выполнено много важных строительных ра-бот. Построена новая столовая, достроен гараж с паровым ото-плением, сооружена небольшая гостиница для пассажиров и дру-гие объекты. Летом 1962 года на-мечаем сдать в эксплуатацию но-вое здание аэровокзала, здание для служб и гостиницу для лет-него состава.

Все перечисленные строитель-ные работы выполняются хозяй-ственным способом. Коллектив с исключительной настойчивостью преодолевает все трудности, вво-дя в строй одно сооружение за другим.

Наступил четвертый год семи-летию. Планы и мечты советских людей становятся все более величественными и дерзновенными. Таково наше замечательное вре-мя. Большой план дан на 1962 год и коллективу Тобольского аэропорта. Нам предстоит отпра-вить 33 тысячи пассажиров, 100 тонн почты и 1000 тонн грузов. Нет сомнения в том, что личный со-став Тобольского аэропорта с честью справится с возложен-ными на него задачами.

М. ШАПОВАЛОВ,
начальник Тобольского
аэропорта.



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОД-СТВА — НАШИ МАЯКИ, — так любовно называют авиаработники лучших людей своих коллективов. Среди личного состава аэропорта Березово известен трудовыми успехами бортмеханик вертолета Ми-4 ударник коммунистического труда **Н. И. ЕЛИСЕЕВ** (верхний снимок); заслуженным уважением пользуется один из лучших радиооператоров Тобольского аэропорта **Владимир Иванович КИСЛИЦЫН** (нижний снимок).

Фото В. Яковлева.

ПИЛОТАМ ДАЮТ „ПОГОДУ“...

ЗА ПОСЛЕДНИЕ годы метеостан-ция Ханты-Ман-сийского аэропорта доби-лась некоторых успе-хов в работе. Однако есть у нас еще и недо-статки — оправдывае-мость прогнозов по рай-ону и штормовых преду-преждений оставляет же-лать лучшего. Трудность прогнозирования состо-ит не в том, что методы прогнозирования несо-вершенны — наша АМСГ имеет очень плохое штормовое кольцо. На запад на расстоянии со-тен километров нет ни одной станции, а на се-веро-восток нет их на многие сотни километ-ров.

Неточно отработана у нас связь с бортами в отношении подачи бор-товой погоды. Так, вы-ходя из зоны, многие экипажи не информи-руют подробно о пого-де, хотя обязаны это делать. Информация в ночное время отсутствует и это затрудняет подго-товку прогноза в утра-ченные часы, особенно в зимнее время.

В повседневной работе АМСГ нередко сталкиваем-ся с «мелочами», кото-

Пилоты, вылета из Ханты-Мансийского аэро-порта, всегда бывают спокойны: какими бы сложными ни были условия полетов по север-ным трассам, надежным помощником является точный метеопрогноз.

Редакция газеты обратилась с просьбой к на-чальнику АМСГ Ханты-Мансийского аэропорта **М. С. Кузнецовой** рассказать о работе коллек-тива метеостанции.

Мы мешают нам качест-венно и оперативно да-вать прогноз. Так, на-пример, прожекторная установка до сих пор работает от аккумулято-ров, что иногда приводит к срыву наблюдений за нижней границей облаков. Давно пора отказаться от аккумуля-торов, но вот беда — нет трансформатора ни в Управлении гидромет-службы, ни в аэропорту, и по этому вопросу исписано много бумаг.

Синоптики метеостан-ции имеют большой практический опыт, хо-рошо знают метеороло-гические особенности района. Члены нашего коллектива **Р. Н. Шесто-палова** и **Н. Д. Мазаева** давно носят звание лучшего синоптика Ом-ского управления гидро-метслужбы. Коллектив

коллектива, прорабо-тавшие по 15—20 лет на нашей метеостанции. Среди радистов — нано-сителей хочется отметить таких, как **Л. Н. Рома-нчук** и **М. Н. Низов-ских**. Они добиваются максимального сбора ме-теоданных.

Работники АМСГ Хан-ты-Мансийского аэро-порта принимают дея-тельное участие в обще-ственной жизни коллек-тива: **Г. Я. Гурова** — пропагандист кружка текущей политики, **Л. Н. Романчук** — зам. секре-таря комитета ВЛКСМ. **Л. А. Мокроусова** и **Н. Т. Паромова** — чле-ны комитета ВЛКСМ. Ни одно мероприятие в аэропорту не проходит без участия членов на-шего коллектива.

Развернувшееся сорев-нование за коммунистический труд придает нам новые силы, вселяет уве-ренность, что все наме-ченное будет выпол-нено.

М. КУЗНЕЦОВА,
начальник АМСГ
Ханты-Мансийского
аэропорта.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 6 (1121).
ЧЕТВЕРГ,
25 ЯНВАРЯ
1962 г.
Год издания
XXI

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников.

ЗДЕСЬ ВСЕГДА МНОГОЛЮДНО

Вечерами, когда сумерки опускаются над Сверд-ловским аэропортом, в агитпункте, расположенном в клубе авиаработников, ярко зажигаются огни. Здесь всегда многолюдно. Посетители знакомятся с новин-ками литературы, читают газеты и журналы, слуша-ют интересные лекции.

В аэропорту утвержден состав агитколлектива. Ру-ководит им **Я. Н. Смирнов**. Большую работу прово-дят агитаторы. Они знакомятся с избирателями, со-ставляют списки.

АШ летный коллектив вертолетов Ми-4 и Ми-1, базирующийся в поселке Березово,

организован сравнительно недавно. Основу составила мо-лодежь — опытных командиров вертолетов и пилотов было очень мало, а работа в районах край-него Севера нелегкая, требует на-выков, выдержки, смекалки, вы-сокой дисциплинированности. Ведь трудиться приходится в от-рыве от базы.

Поэтому с первых же дней при-шлось уделить максимум внима-ния работе с летным составом, кропотливой работе по воспита-нию и повышению летного ма-стерства. В коллективе еже-недельно проводятся общие разбо-ры, которые проходят интересно, с пользой для пилотов.

Вся работа вертолетных экипа-жей в основном проводится на точках, там, где трудятся геоло-ги, строители. На базу приле-тают для выполнения регламент-ных работ. В связи с этим коман-диры звеньев почти все время вынуждены проводить на опера-тивных точках, и там, на месте, руководить полетами, контроли-ровать работу экипажей. Правда, для своевременного выполнения плана ощущается большая не-хватка вертолетов Ми-4. Из че-тырех вертолетов Ми-4 в основ-ном работают два, одна машина

ПО ПУТИ РОСТА

находится в ремонте, а вторая стоит без лопастей.

Однако нехватка в технике не сковала наших планов. К концу 1961 года в летном коллективе было введено в строй три коман-дира Ми-4 — **В. И. Сальхов**, **Е. М. Домрачев**, **В. Н. Перевоз-кин** и четыре пилота Ми-1 — **В. Т. Баландин**, **В. А. Середохов**, **С. Я. Толстобров** и **В. И. Кукушкин**. На 1962 год запланировано вве-сти в строй одного командира вертолета Ми-4, повысить в классе четырех пилотов.

Учитывая сложность работы в районах сурового Севера, на разборах и при подготовке экипа-жей к полетам особое внима-ние обращается на ведение ори-ентировки в сложных условиях, на подбор посадочных площадок. Для тренировки летного состава создаются условия, равные про-изводственным полетам. Опыт-ные командиры звеньев (Ми-4 — **Р. А. Веселов** и Ми-1 — **Н. Н. Бабинцев**) передают свой опыт молодым пилотам, непримиримо относятся к малейшим наруше-ниям или отклонениям от требо-ваний и наставлений.

Безусловно, не все было глад-ко в нашей работе, не сразу да-вались некоторым молодым пило-там отдельные элементы пилоти-рования вертолета. Причины то-му были разные. Так, пилот тов. Кукушкин совершил поломку вер-толета Ми-1. Не имея разреше-ния на посадку на неосвоенной площадке, он самовольно произ-вел посадку на болото, в резуль-тате провалился правым колесом, задел хвостовым винтом за зем-лю и совершил поломку машины. Этот чрезвычайный случай взвол-новал весь коллектив. Командова-ние наложило на провинившегося строгое дисциплинарное взыска-ние. Однако мы решили обсудить его в своем коллективе на общем собрании. Пилоты строго, принципиально осуждали своего товарища, который в результате недисциплинированности допустил серьезное нарушение, нанес госу-дарству материальный ущерб. На-деемся, что этот случай пойдет

(Окончание на 2 стр.)

Летчики

слушают о кибернетике

Длинна полярная ночь. Экипа-жи, ночующие в Тазовском аэро-порту, вечерами занимаются кто чем — одни читают книги, другие просматривают газеты, доставлен-ные сегодня из Тюмени, а третьи, собравшись в круг, беседуют.

На днях старший инженер службы радиолокации и радиона-вигации Уральского управления ГВФ **П. М. Приходько** прочитал в Тазовском аэропорту для эки-пажей лекцию о кибернетике. Пилоты с интересом прослуша-ли лекцию, задали много вопро-сов.

БОЕВЫЕ ПОМОЩНИКИ ПАРТИИ

В 1962 году у советской печати большой праздник. В апреле 1912 года—50 лет назад—вышел первый номер большевистской газеты «Правда», созданной Владимиром Ильичем Лениным.

Центральный орган Коммунистической партии Советского Союза, газета «Правда» всегда шла в первых рядах борцов за претворение великих ленинских идей построения самого справедливого общества в нашей стране—коммунизма. И в годы пятилеток, и в годы суровых испытаний войны «Правда» всегда была верным помощником партии в мобилизации народа на борьбу за построение экономических основ социализма, за разгром фашистских захватчиков.

«Правда» являет собой образец боевой партийной газеты и служит примером для многочисленной армии советской печати, в том числе низовой печати—стенных газет, учит быть пропагандистом идей партии, непримиримым в борьбе с недостатками.

В подразделениях и аэропортах Уральского территориального управления ГВФ выпускается более 120 стенных газет, сатирических приложений, «рейсовых листков», «молний». В их выпуске принимает участие большой отряд активистов

стенной печати—пилотов, авиатехников, связистов и других авиационных специалистов. Стенные газеты Челябинского, Уктусского, Курганского подразделений не раз занимали первые места на конкурсах стенной печати, проводимых ежегодно политотделом и редакцией многотиражной газеты «Авиатор Урала».

Активисты стенной печати, рабкоры газеты «Авиатор Урала» регулярно приглашаются на трехдневные занятия школы актива стенной печати и рабкоров, где учатся сложному мастерству журналиста, овладевают навыками газетной работы, осваивают газетные жанры.

В ознаменование 50-летия газеты «Правда» политический отдел решил провести смотр-конкурс стенной печати подразделений Уральского управления ГВФ, смотр-выставку фотолюбительского творчества. Будут отмечены наиболее активные рабкоры газеты «Авиатор Урала». В проводимых мероприятиях могут принять участие все стенные газеты и каждый авиарботник.

Подготовка и проведение 50-летнего юбилея со дня основания газеты «Правда» должно стать боевым смотром сил стенной печати подразделений, являющейся помощником партийных организаций и коллективов в борьбе за претворение в жизнь решений XXII съезда КПСС, за дальнейший расцвет Гражданского воздушного флота.



Пилоты самолетов Ан-2, вертолетов Ми-4 и Ми-1, базирующихся в Березовском аэропорту, оказывают большую ничем не заменимую помощь геологам в их неутомимых поисках полезных ископаемых в подземных кладовых северного Зауралья.

На снимке: выгрузка провианта и снаряжения геологоразведочной группы, доставленной на самолете Ан-2 в отдаленный уголок Березовского района.

Фото В. Яковлева.

НАШИ ЦЕЛИ ЯСНЫ

«Гражданская авиация» № 12

Подписчикам доставлен новогодний номер журнала «Гражданская авиация». Открывается он статьей Героя Социалистического Труда командира корабля Зинаиды Соломатиной. Вместе с лучшими труженниками нашей страны она принимает участие в самом знаменательном событии минувшего года — XXII съезде КПСС.

Знатная летчица делится на страницах журнала своими чувствами и мыслями о работе великого форума коммунистов, о том, что предстоит сделать каждому авиарботнику в ближайшие годы. «Наши цели ясны! Место каждого труженника во всеобщей борьбе за коммунизм определено», — этими словами заканчивает она свою статью.

О работе Высшего авиационного училища Гражданского воздушного флота рассказывает в «Гражданской авиации» другой делегат XXII съезда КПСС — первый секретарь Дзержинского райкома партии Ленинграда Б. М. Фирсов.

Много поучительного и полезного для себя извлекут члены экипажей из материалов, опубликованных под общим заголовком «Разбор полетов». Это новая рубрика в журнале, и мы не ошибемся, что она заслуживает самого большого внимания. «Полет закончен. Как он прошел? Чему научил? Что нового принес практике?» — читаем мы в номере. Ответ на эти вопросы дают

материалы командиров кораблей И. Микулика и Э. Вортке, старшего штурмана Р. Стражника, пилота-инструктора А. Крюкова. Не забыты в новогоднем номере и комсомольцы, будущее Аэрофлота. О славных делах молодежи Львовского аэропорта рассказывает в материале, опубликованном под рубрикой «Дела комсомольские».

С интересом прочтут читатели о большой и почетной работе летчиков полярной авиации. В корреспонденции А. Колесникова «Север больших скоростей» подписчики журнала познакомятся со штурманом М. А. Долматовым, авиатехниками Г. Поздняковым, Ю. Овчинниковым и многими другими, чьим трудом, волей и старанием осваивается далекий Север.

Поучительна статья инженера ГосНИИ ГВФ И. Родионова. Предоставив ему возможность выступить в заочной экономической конференции, организованной журналом, редакция тем самым знакомит читателей со многими интересными цифрами. В частности, мы узнаем из статьи, что производительность труда в ГВФ по сравнению с 1958 годом должна возрасти к концу семилетки в 2,8 раза.

Наверняка обратит внимание читатель на фоторепортаж о встрече в Москве знатных работников Аэрофлота с писателями. Перед авиарботниками со своими творческими планами и замыслами выступили писатели и поэты Л. Соболев, М. Светлов, Е. Долматовский, В. Тушнова и другие.

Многих из работников Аэрофлота

так интересует вопрос, что такое уровень обнаружения наземных объектов, почему в определенных условиях темные объекты освещаются, а светлые отемняются. На эти и многие другие вопросы дает ответ кандидат географических наук Е. Гоголева.

С каждым годом крепнет дружба авиарботников нашей страны с зарубежными друзьями, коллегами. О том, как трудятся и осваивают новейшую технику в Чехословацкой Республике, рассказывает в письме из Праги Милан Занчек. О том, как развивается воздушно-транспортная авиация в Германской Демократической Республике, читатель узнает из интервью представителя социалистического предприятия «Дойче Люфтганзы» в Москве Вернера Цизе.

Как и все предыдущие номера, двенадцатый номер «Гражданской авиации» огилично иллюстрирован, в журнале напечатано много фотографий, рассказывающих о работе и отдыхе авиарботников.

Будет в Тобольске аэровокзал

В Тобольском аэропорту строится кирпичное здание аэровокзала. В просторных помещениях разместятся залы ожидания, комната матери и ребенка, диспетчерская отдела перевозок, камера хранения, буфет и другие подсобные помещения.

Новый аэровокзал сооружается по типовому проекту. В июне 1962 года он примет первых пассажиров.

ГОТОВИТЬ САНИ ЛЕТОМ

Среди страстных любителей природы не последнее место принадлежит беспокойному племени рыбаков и охотников. С раннего утра, нагруженные своим нехитрым скарбом, отправляются они по выходным дням на многочисленные уральские водоемы, проходят многие километры с ружьем за плечами.

Немало охотников и рыболовов — любителей в Свердловском аэропорту. В свое время у нас были организованы три секции: охотничья — спортивная, рыболовная и стрелково-стендовая. Выписывалась специальная литература, была организована небольшая библиотека.

Сейчас, к сожалению, все это отошло в об-

ласть предания. Несмотря на то, что у нас создан коллектив, ему присвоен номер, работа с членами охотколлектива не ведется. По существу они предоставлены самим себе, а отсюда и те возмущительные случаи, с которыми приходится сталкиваться на охоте.

Многие из охотников не знакомы с самыми элементарными правилами поведения в лесу. Им ничего не стоит застрелить утенка-хлупуна или разрядить несколько патронов в воздух, просто так, для забавы. Вполне понятно, что подобные горе-охотники не знакомы с самими элементарными правилами поведения в лесу. Им ничего не стоит застрелить утенка-хлупуна или разрядить несколько патронов в воздух, просто так, для забавы. Вполне понятно, что подобные горе-охотники не знакомы с самими элементарными правилами поведения в лесу.

Многие из охотников не знакомы с самими элементарными правилами поведения в лесу. Им ничего не стоит застрелить утенка-хлупуна или разрядить несколько патронов в воздух, просто так, для забавы. Вполне понятно, что подобные горе-охотники не знакомы с самими элементарными правилами поведения в лесу.

ОТЛИЧНО ПОТРУДИЛСЯ — ХОРОШО ОТДОХНИ

Именно из-за их «выездов» сейчас отказывают в автомашинах нашим рыболовам.

В распоряжении Кольцовского коллектива охотников и рыболовов есть все необходимое для того, чтобы интересно организовать работу стендовой и рыболовной секций. У нас имеются катапультирующие машинки, специальные тарелочки, место для стенда. Необходимо, чтобы за дело по-настоящему взялись активисты. Только в этом случае мы сможем наладить работу и подготовиться к открытию весенне-летней охоты.

В. ПРУСОВ, работник Свердловского аэропорта.



ХОККЕЙ.

Рис. М. Семенова.

ПО ПУТИ РОСТА

впрок не только самому Кукушкину, но и некоторым другим, которые иной раз пренебрегают наставлениями и инструкциями, регламентирующими летную работу.

Много в нашем коллективе хороших пилотов, которые на глазах растут, повышают мастерство, настойчиво овладевают

сложной винтокрылой техникой. Это молодой командир вертолета Г. И. Костин, в экипаже которого работает ударник коммунистического труда Н. И. Елисеев. Экипаж Р. А. Веселова борется за звание коммунистического. Хорошо трудятся пилоты вертолетов Ми-1 А. А. Григорьев, В. Т. Данилочкин, авиатехник Ми-1 Г. В. Демин и авиатехник вертолета Ми-4 Н. П. Смирнов.

Наш коллектив с большим воодушевлением встретил решения исторического XXII съезда КПСС. Поставленные партией задачи перед работниками Аэрофлота велики и ответственны. Пропагандист летного коллектива М. И. Сизов провел девять занятий по материалам XXII съезда КПСС. Пилоты проявляют к ним большой интерес.

Надеемся, что личный состав нашего летного коллектива проведет 1962 год без летных происшествий и нарушений трудовой дисциплины, добьется высоких производственных показателей.

А. КОЗЛЕНКОВ, командир летного коллектива вертолетов, базирующихся в Березово.

Редактор В. РУСИН.

НС19082. Заказ № 2664.

Адрес редакции: Свердловск, 20, тел. Б2-05-21, доб. 1-96.

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

Ценное предложение

На самолетах Ан-2 и Як-12 через 50 часов полета, согласно регламенту, необходимо производить набивку шарниров свежей смазкой. Для этой операции используется тавотница механического действия. Но данной тавотнице присущ недостаток, который заключается в том, что не всегда имеется возможность продавить старую смазку, так как для этого нужны большие физические усилия со стороны исполнителя для проторачивания штока тавотницы.

Старший техник Пенязь и авиатехник Терех (из подразделения командира тов. Налливайко) для набивки шарниров смазкой на самолетах Ан-2 и Як-12 предложили тавотницу воздушного действия. При ее применении смазка в масле подается под воздействием сжатого воздуха, значительно облегчается процесс набивки и замены смазки в шарнирах, время на эти операции сокращается в среднем на 50 процентов.

Б. БЕЛЫШЕВ.