

ВЫСОК ТРУДОВОЙ НАШ ПОДЪЕМ— МЫ ЛЕНИНСКИМ КУРСОМ ИДЕМ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 17 (1131).

СУББОТА,
10 МАРТА
1962 г.
Год издания
XXI

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиаработников



Двенадцать лет трудится в коллективе метеостанции Пермского аэропорта техник-наноситель Елизавета Яковлевна Гомзикова. Специалист высокой квалификации, она постоянно обучает молодежь, помогает осваивать молодым авиаработникам свою профессию. Благодаря Е. Я. Гомзиковой стали лучшими работниками службы техники-наносители Е. А. Овчинникова, В. Н. Панькова, К. Е. Ивонина.

На снимке: техник-наноситель Пермского аэропорта Е. Я. Гомзикова наносит на карту синоптические данные.

Фото Е. Липовича.

ПОСВЯЩАЕТСЯ
Л. М. УЛАНОВОЙ

НА РУБЕЖЕ БОЛЬШИХ ВЫСОТ

В Большом
мы видели Уланову —
Однофамилицу
ее:
Движенья быстрые
и плавные,
Не танец сказочный —
полет!
Плывут так в небе
только лебеди —
Так неподкупно мастерство:
Мы песню слышим —
в этом лепете
Навеки
раскрыленных слов...
А эти руки —
нет сноровистей! —
Мундир
небесный — по плечу —
Подвластны ей
большие скорости,
Перегонявшие мечту.
Ее полет —

как песня мужества,
Ее работа — чувств накал;
Под самолетом
в танце кружатся,
Срываясь в бездну,
облака.
Штурвал — в руке.
Маршрут намеченный
Клинком крыла
прорубит Ил...
И мы гордимся
этой женщиной,
Чей взлет
мечтой нас окрылил.
Такое сразу сделать хочется,
Чтоб труд твой
песней прозвучал!
И балерину с нашей летчицей
Один полет
в простор позвал.
Плечом к плечу,
всегда стоят они
На рубеже больших высот...
Да, славьтесь,
женщины крылатые,
Ваш подвиг —
будничный полет!

А. КОЗЫРЕВ.

РАЗГОВОР О КАЧЕСТВЕ

На днях в клубе Курганского аэропорта состоялось первое организационное собрание постоянно действующего производственного совещания.

С докладом о состоянии дел в инженерно-авиационной службе перед собравшимися выступил старший инженер ИАС В. П. Кузнецов. Он отметил, что в обслуживании самолетов все еще имеют место отдельные недостат-

ки. В частности, он указал на плохое качество регламентных работ на некоторых приборах. Имеются недостатки и в рационализаторской работе. Как ни странно, но за последнее время в службе подано всего одно предложение.

Собравшиеся избрали президиум постоянно действующего производственного совещания.

Гибель „Боинга-707“



1 марта люди, находившиеся вблизи международного нью-йоркского аэропорта Айтлауайд, увидели, как гигантский реактивный четырехмоторный самолет внезапно резко клюнул носом и через несколько секунд ударился о воду в бухте Ямайка. Раздался сильный взрыв. Это была самая крупная за всю историю гражданской авиации США воздушная катастрофа.

На борту взорвавшегося «Боинга-707» компании «Америкэн Эйрлайнс» находилось 87 пассажиров и 8 человек экипажа. Все они погибли.

К месту трагедии были срочно вызваны спасательные команды. По приказу президента США Кеннеди, из Вашингтона прибыли высокопоставленные лица для расследования причин катастрофы.

Расследования причин катастрофы пока не дали результатов. Безопасность полетов на «Боинге-707» уже давно вызывала сомнения. Еще в 1959 году в палате представителей американского конгресса раздавались требования запретить полеты этого самолета. Однако федеральное авиационное управление США отказалось сделать это, заявив, что считает «Боинг-707» надежным самолетом.

РИТМ, ОРГАНИЗАЦИЯ И КАЧЕСТВО

Недавно в Свердловском аэропорту состоялось отчетно-выборное партийное собрание. С отчетным докладом выступил секретарь парторганизации П. Н. Хворостов.

Отметив большую работу, проделанную коллективом аэропорта по увеличению отправок пассажиров и грузов, обеспечению высокой регулярности и безопасности полетов, докладчик сказал, что производственный план по ряду показателей в 1961 году не был выполнен.

Одной из главных причин невыполнения плана явилась недостаточная организационная работа командно-руководящего состава служб аэропорта и партийного бюро по мобилизации личного состава. Правда, коллективом аэропорта и особенно службы перевозок в истекшем году проведен ряд мероприятий, направленных на улучшение обслуживания пассажиров. В результате этого количество жалоб от пассажиров резко уменьшилось.

Много нареканий поступало от клиентуры на работу грузового склада. Партийное бюро занималось этим вопросом. Заслушав отчет начальника отдела перевозок Е. А. Федосына. Следует отметить, что организация работы грузового склада во многом зависит от постановки политико-массовой работы среди личного состава, от умелого руководства людьми. Работникам склада необходимо оказать существенную помощь в приобретении складского оборудования, ремонта помещений, механизации погрузочно-разгрузочных работ, в своевремен-

ном обеспечении автотранспор-

том. Коллектив службы движения добился определенных успехов по обеспечению безопасности воздушного движения, однако руководству службы и цеховой парторганизации предстоит еще многое сделать, чтобы исключить предпосылки к летным происшествиям, которые пока имеются. Всем памятен случай, когда по вине старших диспетчеров тт. Клименко и Берсенева самолеты сблизилась на недопустимо близкое расстояние. Перед коллективом службы стоят задачи: оборудовать и освоить рабочие места диспетчеров на новом КДП, перестроить организацию руководства движением самолетов, бороться за улучшение взаимодействия между службами аэропорта.

В ЛЭРМ, в основном, трудится молодежь. Там большая и крепкая комсомольская организация. Наша партийная организация в целях повышения активности молодежи практиковала партийно-комсомольские собрания. Такие собрания положительно влияли на улучшение партийно-политической и агитационно-массовой работы. Неплохо была поставлена в ЛЭРМ наглядная агитация.

Но, несмотря на некоторые успехи, в линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских есть много недостатков. По-прежнему велик простой самолетов на техническом обслуживании. Кроме того, помимо двух вынужденных посадок по вине ЛЭРМ и 30 задержек рейсов имелись случаи грубого нарушения технологии обслуживания материальной части,

поломки самолетов на земле.

Следует обратить серьезное внимание руководителей ЛЭРМ и цеховой парторганизации на вопросы распространения и внедрения передового опыта в производство, на всемерное повышение качества обслуживания и сокращения простоя самолето-моторного парка.

Докладчик подробно останавливается на вопросах идеологической и культурно-массовой работы, проводимой среди личного состава аэропорта.

После доклада развернулись прения.

— План воздушных перевозок растет из года в год, резко возросло количество пассажиров и грузов, отправляемых нами, — начал свое выступление начальник отдела перевозок аэропорта Е. А. Федосын, — а трудимся пока в тех же условиях, что и в прошлом году. Механизация, которую нам приходится использовать, — проста и примитивна, поэтому большая нагрузка ложится на плечи наших работников.

А задачи в этом году большие: в летние месяцы предстоит обслужить до двух тысяч пассажиров в день. А у нас имеются задержки со строительством. Так, ремонт торгента за по непонятным причинам затянулся. Больше затруднения мы испытываем из-за нехватки работников, особенно это скажется в период летней навигации. Нам обещают выделить дополнительные штаты. Но известно, что новые люди сразу, без стажировки, не смогут работать. Мы бы просили разре-

(Окончание на 2 стр.)

На верном курсе

ПОСТРОЕНИЕ КОММУНИЗМА В НАШЕЙ СТРАНЕ ЯВЛЯЕТСЯ ВЫПОЛНЕНИЕМ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО ДОЛГА ПЕРЕД ВСЕМИ РЕВОЛЮЦИОННЫМИ СИЛАМИ МИРА. МЫ ИДЕМ ЛЕНИНСКИМ КУРСОМ, И ЭТОТ КУРС ПОДДЕРЖИВАЕТСЯ МИРОВОМ КОММУНИСТИЧЕСКИМ ДВИЖЕНИЕМ, ВСЕМ ПРОГРЕССИВНЫМ ЧЕЛОВЕЧЕСТВОМ.

(Из доклада Н. С. Хрущева на Пленуме ЦК КПСС).



На огонек агитпункта

Многолюдно бывает по вечерам в агитпункте Курганского аэропорта. Скоро выборы в высший орган советской власти, и авиаработники, жители близлежащего района, идут сюда, чтобы отметить в списках избирателей, посмотреть телепередачу, почитать свежие газеты, журналы.

В плане работы агитпункта немало интересных мероприятий. Недавно здесь состоялась лекция о международном положении. В клубе аэропорта собралось более шестидесяти избирателей. Все они внимательно слушали лектора — члена Общества по распространению научных и политических знаний тов. Худякова, задавали много вопросов. После лекции присутствующим был показан художественный фильм «Конец дороги».

Агитколлектив действует

К знаменательной дате — дню выборов в Верховный Совет СССР — деятельно готовятся авиаработники Салехардского подразделения. Они придут к избирательным урнам с чистой душой: в истекшем году производственный план ими выполнен успешно. Высоких показателей они добились и в феврале этого года. Первое место присуждено летному коллективу Ан-2, который возглавляет А. П. Чеканцев.

Сейчас в подразделении активно действует агитколлектив. В него входят 16 авиаработников. Работой агитаторов руководит секретарь партийной организации Иван Михайлович Леонтьев.

Оживилась деятельность агитаторов на избирательном участке. Здесь прочитана лекция. «Формирование коммунистических общественных отношений — важная задача строительства коммунизма», проведено ряд бесед на морально-этические темы.

Лучшие агитаторы подразделения радиооператор Г. Тарасова, диспетчер службы движения В. Туренко, авиатехник А. Дунашченко и другие ведут активную работу с избирателями, рассказывая им о кандидатах в Верховный Совет СССР.

А. БЕРДНИКОВ,
зам. командира по политической части Салехардского подразделения.

Четверть века в Аэрофлоте

Афанасия Васильевича Колташева знает каждый в Курганском подразделении. Скромный, добросовестный труженик четверть века проработал здесь столяром.

Недавно коллектив аэропорта проводил ветерана на пенсию. Авиаработники горячо благодарили Афанасия Васильевича за честный и добросовестный труд и вручили ему памятные подарки.

Наши интервью

АВИАТОРЫ — ТРУЖЕНИКАМ ПОЛЕЙ

Редакция газеты «Авиатор Урала» обратилась к инженеру по спецприменениям авиации Л. С. Исаевой с просьбой рассказать о помощи, которую окажут авиаторы Урала в 1962 году труженикам сельского и лесного хозяйства.

— В 1962 году подразделениями Уральского управления ГВФ будут выполнены авиационно-химические работы на площади 310 тысяч гектаров, — сказала она. — С самолетов будет произведен аэросев леса, уход за составом леса. Будет проведена большая работа по борьбе с клещом, переносчиком энцефалита, а также борьба с вредителями леса.

На десятках тысяч гектаров будет проведена подкормка зерновых культур. Авиаторы Урала помогут труженикам полей в борьбе с сорняками.

В нынешнем году на авиационно-химических работах, кроме самолетов Ан-2 и Як-12, будут использованы вертолеты Ми-1.

8 марта из Уктусского аэропорта вылетели два экипажа на выполнение работ по борьбе с энцефалитным клещом. Среди них экипажи, где командирами самолетов Ан-2 И. П. Вязигин и В. И. Плешков.



Второй год в отделе перевозок Пермского аэропорта трудится работница справочного бюро Валентина Николаевна Волоскова.

БЕРЕЧЬ ТЕХНИКУ

Когда речь заходит о наземной технике, работники, связанные со службой перевозок, делятся условно на две группы. Одна из них в каждой машине видит своего рода штатную единицу, которыми должны быть заполнены все имеющиеся в порту «вакансии». Для них главное — чтобы машины были. Для другой группы — главное сама машина, ее особенности, достоинства и недостатки. Для них вопрос первостепенной важности — выяснить, как работают ее агрегаты, как за ними ухаживать, как их содержать.

Такое деление, вероятно, существует в каждом аэропорту. Не в этом ли причина той бесхозяйственности, которая наблюдается при распределении машин? Хорошо, конечно, в каждом аэропорту иметь все имеющиеся типы спецмашин. Но зачем требовать такие машины, которые порту в ближайшие годы не понадобятся?

Для нас, повторяю, основное — беречь имеющуюся технику, полнее ее использовать. Мы с пониманием относимся к своим обязанностям. Техника новая, навыков в работе с ней мы имеем недостаточное. Решили организовать занятия по ее изучению. После прохождения программы у каждого водителя были приняты зачеты. И только тем, кто достаточно полно освоил машины, выдавались удостоверения на право вождения машины по летному полю.

К сожалению, не для каждой машины присылают достаточное количество инструкций и схем. Да и сами инструкции неполные, схемы зачастую в таком маленьком масштабе, что разобрать их просто невозможно. Об особенностях отдельных машин в инструкции и в памятке — ни слова. Приходится до них докапываться самим.

Что же касается самих машин, то они зарекомендовали себя хорошо, а в южных портах еще лучше. Но ведь не везде такие условия. Я знаю, например, что на севере с использованием некоторых, главным образом аккумуляторных механизмов, — не так просто. Они не выдерживают низких температур, а в снегопады простаивают из-за низкой проходимости. Вероятно, конструкторам завода и работникам ГосНИИ надо учитывать особенности местных условий и некоторые машины выпускать на гусеничном ходу.

Очень плохо у нас обстоит дело с запасными частями. Машины иной раз простаивают из-за того, что нечем заменить отдельную, пусть даже маловажную деталь. Дело усложняется еще и от того, что у нас нет своего станочного оборудования.

В. МОИСЕЕВ,
инженер по автотранспорту
УрГУ ГВФ.

Активно участвуя в общественной жизни коллектива, она культурно обслуживает пассажиров, за что в ее адрес были записаны в книгу отзывов многочисленные благодарности.

Сейчас В. Н. Волоскова овладела несколькими специальностями и, если есть необходимость, заменяет своих подруг по работе.

НА СНИМКЕ: работница справочного бюро Пермского аэропорта В. Н. Волоскова.

Фото Е. Липовича.

Спец

В числе сильнейших

Радистку Курганского аэропорта Лиду Гребенщикову часто можно видеть на стадионе. Вместе со своими подругами она занимается в молодежной спортивной школе при стадионе «Строитель» и мечтает стать хорошей конькобежкой.

Надо сказать, что Лида добились уже многого. Выступая недавно на соревнованиях областного совета ДСО «Спартак», она заняла второе место и добилась почетного права выступать на первенство Курганской области.

На этих ответственных соревнованиях молодая спортсменка заняла по сумме четырех дистанций одиннадцатое место. Очевидно, здесь в какой-то мере сказались отсутствие опыта и досадное падение на пятисотметровой дистанции. И тем не менее, занятое место — бесспорный успех Л. Гребенщиковой. Не надо забывать, что вместе с ней стартовали сильнейшие мастера ледяной дорожки Кургана, Шадринска и других городов области. Лида сумела оказать им серьезное сопротивление. Об этом говорит хотя бы то, что в беге на тысячу метров она пришла восьмой, опередив многих своих грозных соперниц.

РИТМ, ОРГАНИЗАЦИЯ И КАЧЕСТВО

(Окончание. Нач. на 1 стр.)

шения принять новых работников не в июне-июле, как это у нас практикуется, а в апреле с тем, чтобы успеть их отсудировать.

На трибуне — дежурная по отправке почты Л. Д. Чернокутова:

— Партийная организация направила меня на отстающий участок, — говорит она, — с тем, чтобы помочь товарищам. У нас есть недостатки, мешающие нормальной работе. Плохо обстоит дело с выделением нам автомашины, и поэтому весь день почтовый груз приходится переносить на плечах. Грузовой склад, рассчитанный на сто тонн груза, не вмещает всех поступающих грузов. Помещение необходимо расширить.

Начальник городского агентства Е. М. Цыпин в своем выступлении остановился на необходимости расширения площади агентства.

— Был я в Москве и Ленинграде, — сообщает он, — там значительно большие площади горантств. И это в какой-то мере обеспечивает культуру обслуживания пассажиров. Специальные помещения отведены для отдыха и проведения досуга пассажиров. Нам следует перенять опыт москвичей и ленинградцев, сделать горантство столицы Урала достойной масштаба города.

Деятельности клуба авиаработников посвятила свое выступление заведующая библиотекой З. А. Нахшунова.

— В докладе, — сказала она, — сделан упрек в адрес клубных работников. В какой-то мере это и правильно. Но нельзя отрицать всего того, что сделано в нашем клубе. В клубе проводится воспитательная работа среди авиаработников, организуются вечера для авиаторов, читаются лекции и проводятся беседы. Но недостатки еще имеются. У нас пока плохо организована художественная самодеятельность и помочь в этом деле нам должны коммунисты и комсомолы аэропорта.

— Как-то в газете «Авиатор Урала» в заметке «Ремонт по-демовски», — начал выступление работник автобазы И. А. Маров, — писалось о том, что в автобазе нет должной автоматизации и механизации. Я считаю это вполне

справедливым. Мы работаем вручную. Однажды я предложил инженеру тов. Шемету сделать лентку на тросах для производства тяжелых работ. И он мне безразлично ответил, что это предложение, мол, не запланировано и рано думать о нем. Мое предложение о приобретении прессов также никто не поддержал. Это ли не бездушие? Стоит подумать кое-кому над этим.

Вопросам дисциплинарной практики посвятил свое выступление работник БАО В. Т. Симолюкин.

— Зачастую у нас происходит так, — говорит он, — допустил нарушение мелочевка, напился и его сразу переводят в другой коллектив. Вот и получается, что работники службы, куда перевели нарушителя трудовой дисциплины, должны страдать из-за него. А в чем их вина? Это никому не известно. Это остается на совести руководителей. Поэтому не удивительно, что из-за таких неиспеченных пьяниц уровень дисциплины падает и коллективу уже не присваивают передового места в соревновании. Мне думается, что порочную практику подобных перемещений следует прекратить.

— В честь XXII съезда КПСС, — начал выступление начальник ЛЭРМ И. С. Разумовский, — наш коллектив развернул соревнование за коммунистический труд. Около 70 процентов личного состава было охвачено этим движением. К дню открытия съезда некоторые смены, участки были присвоены почетное звание коммунистических. В конце этого года все смены включатся в соревнование за коммунистический труд. Взяти высокие обязательства коллективы, которыми руководят Шевеленко и Юшкевич.

Сейчас у нас произошло оснащение новой техникой ряда объектов, расширены складские помещения. Все это позволит значительно улучшить качество технического обслуживания материальной части. В этом году мы взяли повышенные обязательства, которые направлены на выполнение решений XXII съезда, и думается, что справиться с ними в наших силах. Правда, в нашей работе есть существенный тормоз: не хватает стоянок для тяжелых самолетов.

Партийному бюро нужно будет взять этот вопрос под строгий контроль.

Начальник аэропорта П. П. Збы-

МОРОЗНЫМ февральским днем с одного из аэродромов стартовал легкий реактивный самолет «Ан-13», пилотируемый летчиком-испытателем мастером спорта Евгением Литвинчевым. Набрав заданную высоту, пилот перевел машину в горизонтальный полет и включил контрольные приборы. Меньше четырех минут продолжалась упорная борьба с упругой стеной воздуха, четыре раза проходил самолет положенную контрольную дистанцию в три километра, и за это время родились цифры нового мирового рекорда.

Пологий спуск, посадка — полет окончен. Судьи снимают бахрографы, производят контрольные замеры. Регистрируется скорость — 196 километров в час. Еще ни разу реактивный самолет 1-й весовой категории (полетный вес до 500 кг) не показывал такого результата. И только нашим авиаторам удалось вписать слово СССР в пустующую графу таблицы международных достижений.

Проходит день, и снова Евгений Литвинчев поднимает в воздух свою легкую машину. На этот раз атакуется дистанция в 15 километров. Короткие минуты борьбы — и снова победа: достигнута скорость 186 километров в час.

Необычным был путь рождения этой машины. В конструкторском бюро, которое возглавляет известный авиаконструктор О. К. Антонов, в реактивный самолет превратили легкий спортивный планер. Под руководством ведущего инженера Ремира Измайлова хрупкая конструкция планера

Рекорды крылатого малыша

пережила второе рождение. Каждая деталь, каждый агрегат прошли строгую, придирчивую проверку — вес «резал» конструкторов. Но главное — реактивный двигатель. Он должен быть легким, экономичным, портативным. Такого двигателя еще не было? Значит, будет. И на помощь самолетостроителям приходят молодые энтузиасты из конструкторского бюро, которое возглавляет А. М. Люлька. Они создают турбореактивный двигатель с тягой в шестьдесят килограммов. «Одетый» в обтекаемую гондолу, он уверенно разместился над фюзеляжем самолета.

И вот Евгений Литвинчев занимает свое место в кабине новой машины. Первый полет — и радость первой победы. Включен реактивный двигатель, горячая струя газов повисает за фюзеляжем, и маленький самолет легко обгоняет сопровождающий его Ан-2. С тех пор десятки раз поднимал пилот в воздух свою легкую машину, сотни усовершенствований внесли в ее конструкцию инженеры — в упорном поиске рождались цифры будущих рекордов.

Спортивная комиссия при Центральном аэроклубе имени Чкалова получила представленные судейской коллегией материалы о новых достижениях советских авиационных спортсменов. Вскоре они будут переданы в ФАИ для утверждения в качестве мировых рекордов.

По Аэрофлоту Ту-124 А

Пассажирский реактивный самолет Ту-124 — меньший собрат Ту-104 — скоро выйдет на воздушные линии страны. Но уже сейчас ведутся работы над созданием варианта Ту-124А, рассчитанного на 68 пассажиров. Своим внешним видом Ту-124А заметно отличается от своего предшественника. Турбореактивные двигатели с плоскостной размещены к хвосту — по обе стороны фюзеляжа. В результате уменьшился их шум. Изменяется и летно-технические качества машины.

А В И А Ц И Я — сельскому хозяйству

Как использовать в народном хозяйстве винтокрыл Ка-22? Помимо пассажирского варианта Ка-22 выгодно применять в сельском хозяйстве для распыления над полями ядохимикатов. Наиболее грузоподъемная из машин, обслуживающих сейчас сельское хозяйство, самолет Ан-2, поднимает не более 1,5 тонны груза. Винтокрыл Ка-22 может брать на борт свыше 12 тонн ядохимикатов.

Юморески

«По техническим причинам»

Пассажир с довольно миной: — Чист и ясен небосвод!
Вдруг... как гром —
внезапно в спину:
— По техническим причинам
Задержался самолет!..
И кончается тут повесть —
Пассажир спешит на... поезд.

Клубный «репертуар»

Танцы в праздник,
Танцы в будни,
Танцы вечером и днем, —
Резво в план влетают
в клубный,
Ставя «галочки» на нем...
Кто их любит, кто не любит —
Жмет на выручку зав. клубом!

Редактор В. РУСИН.

HC19363. Заказ № 3258.

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

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