



№ 31 (1145).
СУББОТА,
28 АПРЕЛЯ
1962 г.
Год издания
XXI

Радостью
расцветай—
труд,
мир,
май!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Президиум Уральского теркома профсоюза авиарботников, командование и политотдел Уральского управления ГВФ рассмотрели итоги социалистического соревнования коллективов авиарботников за I квартал 1962 года и решили:

ПО ПЕРВОЙ ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ:

Присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту коллективу Тюменского аэропорта. Присудить второе место и вручить Почетную грамоту коллективу Кольцовского аэропорта.

ПО ВТОРОЙ ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ:

Присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту коллективу Уктусского подразделения. По второй группе соревнующихся отмечена хорошая работа Салехардского летного коллектива.

ПО ТРЕТЬЕЙ ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ:

Присудить второе место летному кол-

лективу, где командиром Л. М. Уланова.
**ПО ЧЕТВЕРТОЙ ГРУППЕ
СОРЕВНУЮЩИХСЯ:**

Присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту летному коллективу, где командиром В. А. Савичев. Присудить второе место и вручить Почетную грамоту летному коллективу, где командиром Д. Г. Мордвин.

ПО ПЯТОЙ ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ:

Присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту коллективу предприятия, где начальником Н. Н. Китин.

Присудить второе место и вручить Почетную грамоту коллективу ЛЭРМ Кольцовского аэропорта.

ПО ШЕСТОЙ ГРУППЕ СОРЕВНУЮЩИХСЯ:

Присудить первое место, вручить переходящее Красное знамя и Почетную грамоту коллективу строительного управления.

Праздник счастья и труда

НАСТУПИЛ светлый праздник трудящегося человечества — День Первого мая! В этом году советский народ празднует Первое мая в обстановке героического труда и претворения в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС.

Авиарботникам Урала, как и всем трудящимся СССР, есть что доложить родной Коммунистической партии и Советскому правительству. План четвертого квартала 1962 года по основным производственным показателям в целом по управлению перевыполнен.

Коллективы летных подразделений, аэропортов и других подразделений управления в истекшем 1961 году и за 4 месяца 1962 года потрудились с полным напряжением сил. Особенно положительных результатов добились коллективы Тюменского аэропорта, Уктусского подразделения, строительно-монтажного управления, предприятия, где начальником тов. Китин, занявшие в I квартале и предмайском соревновании первые места по группам соревнующихся.

Авиаторы Урала могут гордиться тем, что в их среде работают, живут и учатся передовые работники, ударники и члены коллективов коммунистического труда, такие как В. Н. Криволапова, старший диспетчер Ханты-Мансийского аэропорта, В. А. Савичев, командир летного коллектива Уктусского подразделения, С. В. Матвеев, командир вертолета Ми-4 Уктусского подразделения, Н. А. Чирков, техник-бригадир Уктусского подразделения, Д. П. Пинженин, старший диспетчер службы движения УрТУ ГВФ, В. Г. Полтавский, пилот Курганского подразделения, В. Д. Лобанов, командир корабля Ил-18 авиатранспортного подразделения, Н. И. Ворожьев, командир корабля Ли-2; В. А. Мусихин, командир корабля Ил-12 этого же подразделения, и многие другие.

Все наши успехи и все наши надежды на будущее неразрывно связаны с деятельностью славной Коммунистической партии Советского Союза, которая является умом, честью и совестью нашей эпохи.

В. АЛЕКСЕЕВ,
инструктор политотдела УрТУ ГВФ.



Трое с одного корабля

ЧЕРЕЗ полчаса самолет Ли-2 уйдет в небо. Сегодня у экипажа задание особое: зондировка атмосферы.

Командир корабля Геннадий Пивоваров дает последние указания второму пилоту Олегу Ширяеву и бортрадисту Михаилу Расковалову. Пилоты внимательно слушают своего командира... Сегодня с ними полетят еще два человека: аэролог Агния Степановна Лаптева и старший техник-аэролог Олег Жлудов...

Тепло отзываются в коллективе о командире экипажа Ли-2 Геннадии Пивоварове. После окончания Бугурусланского летного училища выучился на второго пилота корабля Ли-2. В 1958 году ему было присвоено звание командира корабля Ли-2. Понимая, что знаний у

него недостаточно, без отрыва от производства Г. Пивоваров успешно заканчивает десятилетку. Сейчас он готовится к поступлению в высшее авиационное училище.

Воспитанник Ленинского комсомола, Геннадий Пивоваров связал с ним жизнь и труд. Шестой год он является членом комитета ВЛКСМ авиатранспортного подразделения. А в прошлом году комсомольцы избрали его своим вожаком. Дела у молодежи пошли в гору. За успешное выполнение производственного плана горком ВЛКСМ наградила коллектив Почетной грамотой.

Под стать командиру корабля его товарищи. Каждый из них налетал свыше миллиона километров. Экипаж «миллионеров» изо дня в день совершенствует

свое летное мастерство, борется за высокое качество выполнения каждого рейса.

Второй пилот Олег Ширяев, как и командир, является членом комсомольского комитета. Недавно он переучился на командира корабля и будет вводиться в строй. Являясь пилотом третьего класса, О. Ширяев продолжает совершенствовать свою специальность.

Третий член экипажа — бортрадист третьего класса Михаил Расковалов. Он не отстает от товарищей.

Второй год экипаж летает без бортехника. Следуя примеру своего командира — ударника коммунистического труда Г. Пивоварова, весь экипаж борется за это почетное звание...

ВСЕ приготовления к вылету закончены. Члены экипажа и

аэрологи А. Лаптева и О. Жлудов надевают кислородные маски: самолет пойдет на большую высоту. Убрана бортовая стремянка, захлопнулся входной люк. Двигатели набрали полные обороты, и самолет медленно порулил к взлетной полосе... Счастливого вам пути, друзья! Успешной разведки!

На снимке: старший техник-аэролог О. В. Жлудов дает задание экипажу на вертикальную зондировку атмосферы.



ТЕЛЕГРАММА

СВЕРДЛОВСК. БАРАБОХИНУ, АНДРЕЕВУ, БИЗИКОВУ.

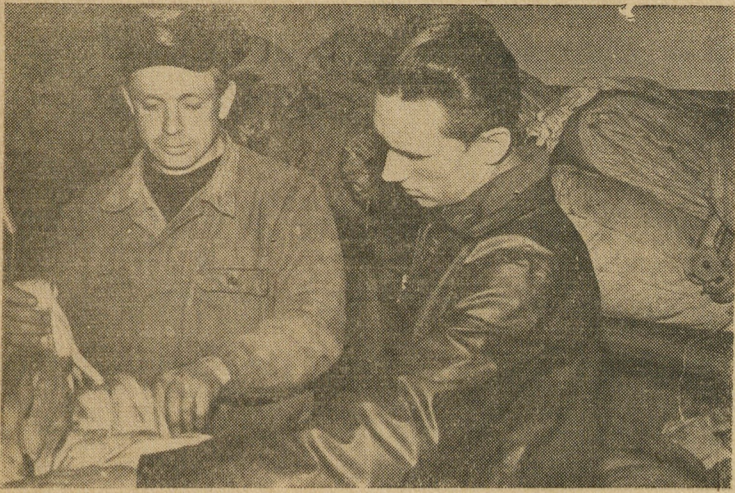
Горячо поздравляем коллектив управления с Международным праздником трудящихся 1 Мая.

Выражаем уверенность в том, что ваш коллектив будет настойчиво бороться за выполнение государственного плана, обеспечит безаварийность, регулярность, высокую экономичность полетов, культурное обслуживание пассажиров.

Желаем всем товарищам новых успехов в труде, хорошего здоровья и счастья в личной жизни.

ЛОГИНОВ, ЕВТЕЕВ, МИШИНКИН.

Крылатая душа



Комсомолец Геннадий Третьяков работает инструктором парашютной службы в Свердловском аэропорту. Он не случайно попал в этот коллектив. С парашютом связаны его жизнь и труд...

Около ста прыжков совершил этот смелый юноша. Всем известно, какими чертами характера должен обладать спортсмен парашютного спорта. Они присущи и ему, Геннадию Третьякову. Вылетая часто в районы лесопатрульных работ, он совершает «пристрелочные» прыжки, обозначая место приземления для парашютистов пожарной службы...

Несколько лет назад, обучаясь в аэроклубе, Геннадий Третьяков увлекался самолетным и планерным спортом — летал на самолете Як-18 и планерах. Страсть к авиации не остыла в нем. Он и сейчас мечтает о полетах на голубых трассах страны.

Должность у Геннадия довольно беспокойная. Нужно вовремя подготовить тормозные парашюты для быстрокрылых самолетов, позаботиться о том, чтобы каждый в любую минуту был готов для эксплуатации.

Командование службы тепло отзывается об этом специалисте. Начальник службы движения А. А. Теплицкий называет его «человеком крылатой души». Это высокая оценка для молодого авиаработника.

Являясь заместителем председателя комитета ДОСААФ Г. А. Третьяков думает о тех днях, когда в строй спортсмен-парашютистов встанут многие и многие авиаработники Свердловского аэропорта. Что ж, к этой мечте он должен сам пробивать дорогу, пропагандируя в своем коллективе этот увлекательный вид спорта.

НА СНИМКЕ: инструктор парашютной службы Г. А. Третьяков (справа) и укладчик парашютов В. Г. Мурашов проверяют готовность тормозного парашюта к эксплуатации.

Текст и фото Е. ЛИПОВИЧА.

Будем множить успехи

Большие работы проделаны личным составом службы связи Челябинского подразделения в дни подготовки к работе в весенне-летний период.

Так, по узлу связи, руководимому коммунистом С. Б. Хазановским, уже полностью закончены основные полугодовые профилактические работы. По объектам системы посадки и контроля полетов, руководимым коммунистом В. А. Сальминым, работы выполнены на 90 процентов. Особенно хорошо работают в данный период старший электротехник А. И. Гаврилин, электротехник И. К. Олейник, коллективы радиоцентра и системы посадки. За хорошую работу А. И. Гаврилин выдвинут для занесения в Книгу почета управления, а И. К. Олейник — на Доску почета подразделения.

Отлично трудится также и коллектив радиобюро. В настоящее время почти полностью ликвидированы задержки радиogramм по вине личного состава. Особенно хочется отметить отличную работу телеграфистки В. М. Комаровой, радиооператора Л. П. Ярко и других. Коллектив радиобюро борется за звание коммунистического и недалеко то время, когда это почетное звание будет присвоено.

А. ФЕДОРОВ,
начальник службы
связи Челябинского
подразделения.

Весна космического века

Знамена
Маршрута
Ты эстафету
Весна
В нас силы влил
И комсомольский
Смотри,
Окинь
Увидишь
Услышишь
Как наш корабль,
Летит путем,

что крут, огромен.
И старый
Ты сердцем ощущаешь:
«Наш паровоз,
В Коммуне —
Но остановка
В пути
Не паровоз
Корабль
Сияй же,
Раскинув
Путь мирный шире открывай
Весне труда и изобилья!

Неутомимый рационализатор

ПРОСИЛИ меня товарищи по работе написать заметку о нашем труженике, слесаре М. М. Давыденко, в газету. Я с удовольствием согласился. Но, как всегда бывает с начинающим, я стал в тупик: с чего начать? Подумав, решил написать о том, как этот скромный, на первый взгляд незаметный, человек приносит своим трудом людям и коллективу в целом неоценимую помощь...

Однажды на одном из самолетов был деформирован силовой шпангоут проема грузовой двери. Специалисты определили, что на этот ремонт потребуется 2 рабочих дня. Тщательно осмотрев поврежденный участок, Михаил Михайлович заверил, что к вечеру ремонт будет закончен... Приближении системы им же изготовленных рычагов и поддержек, он менее чем за 7 часов устранил повреждение и ввел самолет в строй.

Технический состав знает, что при хорошем оборудовании легко работать. У нас в подразделении отдельные механизмы старые, изношенные. Если нужно было подтащить кран ППК-48 для съёмки мотора к самолету, то помимо бригады участка трудоемких работ к этой операции привлекались еще человек пять-семь...

Посоветовавшись с инженерами, М. М. Давыденко переставил кран ППК-48 на колеса самолета Ан-2. Сейчас этим краном управляют всего два человека.

Трудоемкой является работа по подъему самолета Ли-2 на подъемники для проверки работы шасси. Трудность заключается в транспортировке подъемников под плоскости из-за несовершенства их и в создании давления в гидросистеме для подъема и выпуска шасси.

Вместе с инженером А. Г. Крав-



ченко М. М. Давыденко изготовил стенд на тележке для перевозки воздушных баллонов. На тележке смонтирован электромотор мощностью 1,8 квт. На валу мотора с одной стороны установлен вакуум-часос Ак-4, с другой стороны — маслонасос МШ-3. Это приспособление получило отличную оценку технического состава. А когда Михаил Михайлович приспособил хвостовые колеса самолета Як-12 на подъемники самолета Ли-2 и один человек в течение 5—10 минут полностью стал готовить самолет к подъему, бригада участка трудоемких работ объявила ему свою благодарность.

Много и других рацпредложений на счету у М. М. Давыденко. Вот и сейчас он заканчивает приспособление для расконсервации и промывки карбюратора мотора АШ-62 ИР. Это рацпредложение М. М. Давыденко посвятил XIV съезду ВЛКСМ.

Встав на предмайскую трудовую вахту, М. М. Давыденко взял обязательство внедрить еще одно рацпредложение...

Так самоотверженным трудом слесарь Михаил Михайлович Давыденко оправдывает высокое звание члена бригады коммунистического труда.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
начальник ПАРМ
Челябинского аэропорта.

Ту-124 выходит на старт

Рассекая крыльями по-весеннему прозрачный воздух, серебристый самолет стреловидной формы легко касается бетонированной взлетно-посадочной дорожки аэродрома, пробегает метров двести и замирает. Когда он подруливает к аэровокзалу, стоящие на перроне пассажиры видят, что это компактная миниатюрная воздушная машина внешне очень похожа на Ту-104.

В последнее время в Свердловском аэропорту часто приземляются самолеты Ту-124.

Недалеко то время, когда откроются регулярные полеты нового воздушного корабля. А пока выполняются технические рейсы. Самолет еще юн. Ту-124 увидел свет два года назад. За это время он успел пройти тщательную проверку и заслужил высокую оценку специалистов. Теперь ему дана путевка в небо.

Поднявшись на борт воздушного корабля, мы знакомимся с экипажем и представителями научно-исследовательского института Аэрофлота.

— Самолет Ту-124 — отличная машина, — говорит инженер В. Серебряков, — На высоте 9000—10000 метров развивает скорость 900—950 километров в час. Два турбовентиляторных двигателя экономичны.

— Кроме того, Ту-124 легко управляем на всех режимах полета, — добавляет командир корабля И. Осипов. — Для нас, пилотов, это очень важно.

— А шумно во время полета?

— По сравнению с другими самолетами сало-



ны Ту-124 — самые тихие, если можно так сказать. Однако и это не устраивает конструкторов. Они предложили перенести двигатели с крыльев в хвостовую часть фюзеляжа. Тогда пассажирам будет обеспечена полнейшая тишина.

Проходим в пассажирские салоны. Их три. В первых двух перед удобными креслами — полированные столики с лампами. Самолет рассчитан на 44—60 человек. Кроме того, в багажных люках можно разместить большое количество различного груза, багажа, почты. Есть на самолете буфет-кухня. И хотя беспосадочный полет длится не больше двух часов, заботливые бортпроводницы предложат вам горячий вкусный обед. Самолет радиофицирован, возле каждого сиденья есть индивидуальное освещение, вентиляция, кнопка для вызова бортпроводницы. По внутренней отделке Ту-124 смело можно назвать синтетическим. Внутренняя обшивка салонов, кресел, шторы, занавески, двери, пол и многое другое изготовлены из синтетических материалов, созданных с помощью волшебницы-химии.

Самолет незаменим на линиях средней протяженности, таких как Москва — Свердловск.

— Сколько человек в экипаже? — интересуемся мы.

— Сейчас — пять, а будем летать втроем. Надежная техника!

— До скорой встречи, — прощаемся мы с гостеприимным экипажем.

— В полете на нашем самолете, — улыбаясь, добавляет командир.

Воздушный корабль разбегаются по бетонке аэродрома и, легко оторвавшись от земли, уходит в небо. Через час сорок пять минут Ту-124 приземлится во Внуковском аэропорту столицы.

На снимке: в салоне самолета Ту-124.

Текст и фото В. РУСИНА.

По новой технологии

Претворяя в жизнь решения XXII съезда КПСС об увеличении перевозок пассажиров, почты, грузов и превращения воздушного транспорта в основной вид пассажирских перевозок, коллектив отдела перевозок Челябинского аэропорта успешно справился с производственным планом I квартала 1962 года по всем показателям. Хорошо работали диспетчеры Л. Н. Шарихина, Н. П. Козулина, дежурная К. Маркина, кладовщик камеры хранения В. А. Андреев, носильщик А. Щербаков, бригадир грузчиков П. Баландина и другие.

В целях улучшения культуры обслуживания пассажиров в аэровокзале была произведена перепланировка операционного зала. По новой технологии обслуживания начата установка секций для сбора пассажиров перед посадкой, исключающая возможность

выхода на перрон встречающих и провожающих.

Но наряду с хорошей работой у нас есть ряд существенных недостатков, снижающих культуру обслуживания пассажиров. Так, например, до сих пор полностью не изжиты случаи, когда дежурные и носильщики не встречаются вовремя самолеты, выполняющие рейсы по местным линиям. Проявляются у отдельных работников и элементы грубости. Особенно сильно снижает культуру обслуживания пассажиров отсутствие своевременной и точной информации о задержках рейсов и закрытии аэропортов по метеоусловиям. Устранение всех этих недостатков позволит работникам отдела перевозок улучшить обслуживание пассажиров и выполнить план 1962 г. по всем показателям и с высоким качеством.

И. АНДРЕЕВ,
начальник отдела перевозок
Челябинского аэропорта.



Авиаторы Пермского подразделения — частые гости в Свердловском аэропорту. Сейчас перед очередным рейсом они тщательно осматривают материальную часть.

НА СНИМКЕ: второй пилот Анатолий Николаевич Оборин и бортмеханик Виктор Яковлевич Копылов производят прокрутку винта перед запуском мотора.

Фото Л. Ефимова.