



Орган политотдела Уральской отдельной авиagrуппы  
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 95 (917). СРЕДА, 16 ДЕКАБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

## На 104 процента

Близится к концу 1959 год — первый год семилетки, год знаменательных событий.

В начале следующего года наше ремонтное предприятие должно перейти на семичасовой рабочий день. А это значит, что производительность труда должна повыситься, примерно, на 12—13 процентов.

Рабочие более вдумчиво подходят к выполнению каждой операции, стараясь экономить время. Почти на всех участках развернулась борьба за выполнение дневных заданий за семь часов. Первой начала работать по этому прогрессивному методу бригада притирщиц, руководимая М. Симаковой. Сейчас на предприятии уже многие участки и бригады выполняют дневное задание за семь часов.

Эта напряженная борьба личного состава принесла свои плоды. План одиннадцати месяцев текущего года выполнен коллективом нашего предприятия на 104,3 процента.

К 18—20 декабря мы надеемся полностью завершить производственную программу 1959 года.

Это будет подарком нашего коллектива к открытию Пленума Центрального Комитета КПСС.

**М. БЕЛЯЕВА,**  
начальник планового отдела.

# Выше роль общественности в борьбе с нарушениями социалистического правопорядка!

## ★ ★ ★

### ТОВАРИЩЕСКИЕ СУДЫ—ШКОЛА ВОСПИТАНИЯ

Одной из форм воспитательной работы являются товарищеские суды. Изданным в 1951 году Положением их деятельность ограничивалась узким кругом вопросов, касающихся только рассмотрения дел по нарушениям трудовой дисциплины на производстве.

Газета «Правда» в передовой за 12 декабря с. г. пишет: «Формирование нового человека происходит в героическом созидательном труде, в борьбе с пережитками прошлого в сознании людей. Эти пережитки живучи, они проявляются в виде различных злоупотреблений, хищений социалистической собственности, недобросовестного отношения к общественному труду, хулиганства, пьянства, нарушений дисциплины и общественного порядка и т. д. Эти уродливые отпрыски прошлого чужды социалистическому строю».

В борьбе с этими отпрысками прошлого, в их профилактике, воспитании в трудящихся коммунистической морали большую силу и значение имеют товарищеские суды.

«Это не какие-то новые административные органы, — указывает передовая «Правды» за 5 декабря с. г., — это прежде всего общественные воспитательные организации, создаваемые самими массами».

Опубликованные недавно в центральной печати для широкого обсуждения проект Закона «О повышении роли общественности в борьбе с нарушениями советской законности и правил социалистического общежития» и проект «Примерного положения о товарищеских судах» определяют силу и роль общественности в воспитании трудящихся, а также уточняют и расширяют круг вопросов, которые могут поступать

«Нужно предпринять такие меры, которые предупреждали бы, а потом и совершенно исключали появление у отдельных лиц каких-либо проступков, наносящих вред обществу. Главное — это профилактика, воспитательная работа».

**Н. С. ХРУЩЕВ.**

на рассмотрение товарищеских судов. Новым в этих проектах и в их обсуждении, кроме расширения круга вопросов, является также и следующее.

На рассмотрение товарищеских судов могут передаваться дела не только администрацией предприятий и учреждений, но и общественными организациями, штабами добровольных дружин по охране общественного порядка, собраниями трудящихся, отдельными лицами.

В проекте «Положения о товарищеских судах» сказано, что «товарищеские суды могут быть созданы в коллективах численностью не менее 50 человек». В связи с этим мне хочется высказать пожелание о том, чтобы в крупных подразделениях авиagrуппы, как, например в Свердловском аэропорту, кроме товарищеского суда всего подразделения, были созданы свои товарищеские суды в службах и отделах, имеющих не менее 50 человек личного состава.

Это имеет свое практическое воспитательное значение. Когда товарищеский суд избран из числа лучших людей определенной службы или отдела, хорошо зна-

ющих членов своего коллектива и особенности труда и быта этого коллектива, он с большей глубиной подойдет к рассмотрению дела. Участвующие при рассмотрении дела работники наиболее глубоко поймут существо дела, более активно включатся в обсуждение проступка или нарушения в помощь товарищескому суду и для себя сделают более правильные выводы. А это будет иметь профилактическое и воспитательное значение для коллектива службы или отдела.

В задачи товарищеского суда объединенного коллектива подразделения будет входить большой круг важных вопросов, предусмотренных «Примерным положением о товарищеских судах». Он будет рассматривать дела руководящих работников аэропорта, допустивших какие-либо нарушения, и проступки по службе и в отношениях с подчиненными, а также нарушения ими норм общественного поведения и коммунистической морали. Он также будет рассматривать дела о нарушениях и проступках личного состава служб и отделов аэропорта, в которых не будет организовано товарищеских судов.

Высокой активностью общественности подразделений авиagrуппы сделаем суды товарищеской серьезной школой воспитания личного состава, искоренения пережитков прошлого, профилактики нарушений и проступков.

**Н. МОГИЛЕНСКИХ,**  
юрисконсульт авиagrуппы.

## Народная дружина наводит порядок

Еще в апреле нынешнего года в Салехардском подразделении была создана народная дружина по охране общественного порядка. В нее записалось более тридцати передовых авиаработников. С горячим желанием взялись они за дело, стремясь навести порядок на улицах родного города.

Сейчас народную дружину возглавляет штурман подразделения Ф. М. Лосев. Аккуратно являются на дежурство и проявляют большую активность в наведении порядка пилоты А. А. Ненашев, Г. М. Обухов, депутат городского Совета командир самолета Ан-2 А. П. Чеканцев и другие.

Недавно по городскому радиовещанию была организована передача, посвященная народной дружине авиаработников Салехарда.

**А. ПЕТРОВ.**

## Своевременная помощь

В Челябинском подразделении несколько дней простаивал самолет Ли-2. Технический состав никак не мог определить, в чем же причина того, что мотор не дает необходимого количества оборотов.

На помощь челябинцам вылетел опытный инженер свердловских ЛЭРМ М. Ш. Шевеленко. Им было установлено, что тряска двигателя вызывается неправильной установкой лопасти воздушного винта.

В короткий срок была произведена регулировка двигателя. В настоящее время самолет возвращен в строй действующих.

Во время работы тов. Шевеленко дал челябинским авиаспециалистам немало полезных советов, на практике показал, как следует устранять подобные дефекты. Это явилось хорошей школой для молодых инженеров тт. Кравченко и Черненко, работающих в Челябин-

ском подразделении. В период совместной работы они почерпнули немало ценных практических навыков у старшего товарища. Это пример товарищеской взаимовыручки.

Безусловно, челябинцы и сами устранили бы дефект, но на это ушло бы несколько лишних дней...

Дружеская помощь, передача своих знаний молодежи — лучшая черта настоящих советских специалистов.

**И. СПИРИН,**  
инженер техотдела.

## Новости

10 декабря в клубе Свердловского авиagrуппирована состоялось выступление летчика Героя Советского Союза З. А. Сорокина. Тема его лекции была: «Героизм советских летчиков в годы Великой Отечественной войны». На лекции присутствовало 100 человек.

\*\*\*

Фотолюбителей в Салехардском подразделении немало, но до последнего времени они занимались любимым делом разобщенно, не могли собраться вместе, чтобы обменяться опытом работы, поделиться своими мнениями по различным вопросам фотомастерства. Сейчас в подразделении организован фотокружок, которым будет руководить молодой авиатехник В. Кокорев.

# Гори, огонек

«Звездочка упала!» — подумал я, увидев, как по темному небу быстро скатилась вниз светлая точка, и пожалел, что не успел ничего загадать. Снова окинул взглядом горизонт и... не поверил своим глазам! Перерезая ночной небосклон, круто вверх поднимался яркий огонек!

В первое мгновение у меня мелькнула мысль о том, что это

рило. «Да ведь это же шар-пилот!!! — сообразил я. — Ведь недалеко отсюда метеоплощадка. Там сейчас техник-синоптик наблюдает за полетом «шарика»...

А спустя некоторое время мне пришлось познакомиться с авто-

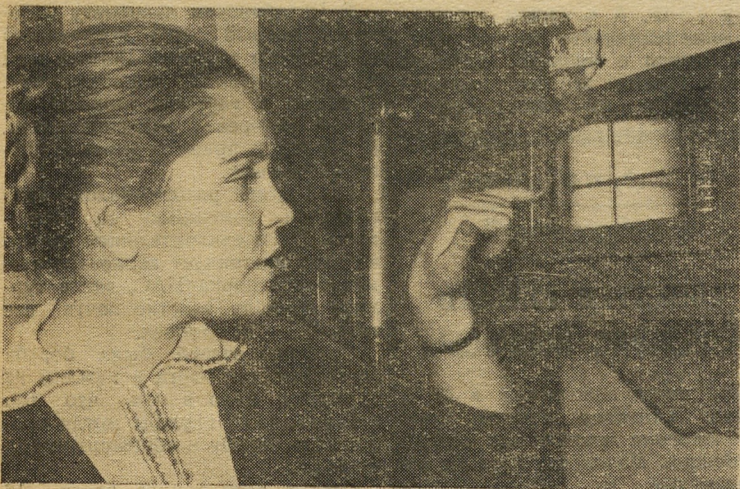
### О ТЕХ, КТО РЕШИЛ РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ПО-KOMМУНИСТИЧЕСКИ

вместе с другими пятью наблюдателями метеостанции Челябинского аэропорта еще в марте нынешнего года включилась в соревнование за право носить высокое звание коллектива коммунистического труда. Она тоже успешно совмещает обязанности техника-наблюдателя и техника-наносителя. Тамара овладела и машинописью для заполнения бланков погоды АВ-5.

Но этими «общими» успехами не ограничиваются производственные достижения комсомолки Т. И. Макаровой. Она, как и подобает это представителю передового отряда советской молодежи, постоянно стремится к новым высотам, настойчиво преодолевает встречающиеся в работе трудности. Однажды Тамара наблюдала за полетом шара-пилота в течение 85 минут! Она проследила его до высоты 19 600 метров, когда он поднялся уже в стратосферу.

Редко кому из старых, опытных метеорологов приходилось наблю-

(Окончание на 2 стр.)



— А давление падает! — с тревогой говорит Тамара Макарова, взглянув на показания барографа. Фото автора.

упавший метеор ударился о землю и отскочил обратно. Но я тут же, не успев еще додумать ее до конца, отбросил эту смешную и нелепую мысль. «Но что же это в самом деле за огонек?» — непроизвольно родился у меня в голове вопрос.

И тут, словно этот взвизгивший светлячок оказался каким-то своеобразным «запалом», меня оза-

ром так поразившего меня «метеоявления». Это была техник-наблюдатель комсомолка Тамара Макарова. То, что я узнал о ней, меня очень заинтересовало. Я не пожалел нескольких страниц блокнота, чтобы подробнее записать о ней все данные. А сейчас мне хочется поведать об этом и всем вам, наши дорогие читатели. Комсомолка Тамара Макарова

### УКАЗ

## Президиума Верховного Совета СССР

О награждении главного конструктора вертолетов тов. МИЛЯ М. Л. орденом Трудового Красного Знамени

В связи с пятидесятилетием со дня рождения главного конструктора вертолетов тов. Милия М. Л. и, отмечая его заслуги в деле создания и развития отечественного вертолетостроения, наградить тов. Милия Михаила Леонтьевича орденом Трудового Красного Знамени.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР  
**К. ВОРОШИЛОВ.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР  
**М. ГЕОРГАДЗЕ.**

Москва, Кремль, 21 ноября 1959 г.



Немало отличных специалистов трудится в Ханты-Мансийском аэропорту. К их числу принадлежит и старший авиатехник Василий Тимофеевич Кайгородов. Он проработал в подразделениях Аэрофлота 23 года. Свой богатый практический опыт передовой производственник умело и охотно передает молодым авиаспециалистам.

## «Бюллетень рационализатора»

В авиаремонтных мастерских выпущен первый номер рукописного журнала «Бюллетень рационализатора». На его страницах помещены фотографии и краткие описания рационализаторских предложений, авторами которых являются рабочие и инженерно-технические работники АРМ.

В первом номере даны описания оригинальной конструкции установки для проверки термоизвестителей, предложенной техником Н. А. Климовым, и приспособления для удерживания шарикоподшипника во время лужения и штампа для высечки усиков в замках задней крышки мотора АИ-14Р, автором которых является Н. М. Елишин.

«Бюллетень рационализатора» решено выпускать ежеквартально. Несколько его экземпляров будут рассылаться в другие авиаремонтные мастерские ГВФ.

## Развивать ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ в ГВФ

Во второй половине октября в Москве, на аэродроме в Тушино, проводилось 2-е Всесоюзное соревнование на лично-командное первенство по вертолетному спорту. В соревнованиях приняли участие 9 команд, в том числе одна команда Аэрофлота, которая в таких соревнованиях участвовала впервые. Гражданский воздушный флот был представлен командой Сасовского училища в составе пилотов А. Ф. Шклярова (капитан), А. З. Усачева и Н. Ф. Иванова.

В программу соревнований были включены очень сложные по технике пилотирования упражнения: полеты по кругу с посадкой по вертикали; взлет и посадка на ограниченной площадке с препятствиями на границе; полеты на малой высоте с выполнением перемещений в стороны, назад и вперед; вращение вокруг верти-

кальной оси на 360 градусов в обе стороны; висение на высоте 10 м с приемом на борт пассажира при помощи вертолетной лестницы и полеты по 150-километровому маршруту на точность выхода в заданные пункты.

В первый же день соревнований команда ГВФ в упорной борьбе со спортсменами других команд добилась отличных успехов и заняла первое место, а пилот Усачев — второе место и завоевал серебряную медаль.

Победа команды ГВФ явилась неожиданностью для участников соревнований. В последующие дни команда ГВФ с немалым упорством защищала честь Аэрофлота, мало в чем уступая в мастерстве пилотирования даже известным спортсменам Центрального аэроклуба и ВВС.

После первой победы пилот Усачев добился нового успеха и

завоевал бронзовую медаль, а Шкляров занял второе место по управлению с приемом пассажира на борт вертолета, за что был удостоен серебряной медали. В итоге соревнований команда Аэрофлота заняла третье место и награждена дипломом третьей степени.

Капитан команды тов. Шкляров хорошо отозвался о прошедших соревнованиях и высказал пожелание, чтобы в 1960 году в них участвовала не одна, а несколько команд ГВФ. Надо добиться того, чтобы в наших подразделениях больше было спортсменов-вертолетчиков, чтобы этот увлекательный и полезный вид воздушного спорта всячески поощрялся, получал поддержку командования и обществественности.

Н. ЕЛИСЕЕВ,  
пилот-инспектор Управления  
летной службы ГУ ГВФ.

## Опыт партии должны знать все

12 декабря в авиатранспортном подразделении было проведено важное мероприятие. Там состоялась теоретическая конференция на тему: «Роль партии и правительства в период индустриализации и укрепления оборонеспособности страны в 1937—1941 годах».

С докладами по этой теме выступили командир летного коллектива И. Ф. Лупачев, командир корабля В. И. Хибин, старший бортмеханик Б. С. Насобин и командир летного коллектива А. П. Харитонов.

Слушатели задавали докладчикам различные вопросы, выступали с дополнениями по тому или иному вопросу.

## Мысли в редакцию

### От теории к практике... на черепахе

В сентябре текущего года командование Челябинского подразделения предложило нам переучиться на вторых пилотов самолета Ан-2. 31 октября мы окончили теоретический курс переподготовки при учебно-тренировочном отряде.

Прибыв в подразделение, мы уже более месяца ожидаем завершения переучивания — летной тренировки на самолете Ан-2. Водить в строй нас должны два инструктора УТО, а им предстоит оттренировать прежде еще 21 человека. Комментарии к сему, как говорится, излишни.

В Челябинском подразделении ощущается острый недостаток вторых пилотов. Но наши непосредственные командиры не имеют права оттренировать нас.

Может, командование Уральской авиатрупы разрешит ввести нас в строй в подразделении, поскольку учебно-тренировочный отряд не может своевременно справиться с этой задачей?

В. БОТОВ,  
Ю. БУГРОВ,  
В. ТИТОВ,  
пилоты.

### Это и безопасность, и экономия

Перед заправкой турбореактивных и турбовинтовых самолетов с ТЗ-16 сливается отстой. Если учесть, что в иные смены через аэропорт проходит более десятка этих самолетов, то количество слитого керосина достигает иногда 250—300 литров.

В руководстве по эксплуатации реактивной техники сказано, что тара для слива отстоя должна всегда находиться непосредственно у ТЗ-16. А в нашем аэропорту авиаспециалисты бегают через весь перрон с ведрами, сливают отстой. Притом все это делается на глазах у сотен пассажиров.

### По следам наших выступлений

### «БЫСТРЕЕ РЕШАТЬ НАЗРЕВШИЕ ВОПРОСЫ»

Под таким заголовком в № 80 газеты «Авиатор Урала» была опубликована критическая корреспонденция. Начальник службы радиолокации и радионавигации Свердловского аэропорта В. Г. Зенцов прислал на нее такой ответ:

«По заметке «Быстрее решать назревшие вопросы», опубликованной в номере 80 газеты «Авиатор Урала», сообщую, что рабочее место диспетчера планирования оборудовано и сдано в эксплуатацию 19 ноября 1959 года».

НС47155.

Заказ № 5906.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции:  
Свердловск, 20, аэропорт; тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

Типография изд-ва «Уральский рабочий», г. Свердловск, ул. им. Ленина, 49.

## Гори, огонек

(Начало на 1-й стр.)

дать шар-пилот до такой высоты. А вот комсомолка Макарова проявила много настойчивости и терпения, чтобы проследить полет шара в стратосфере. Такое наблюдение позволяет раскрыть «секреты» верхних слоев земной атмосферы, лучше судить о воздушных течениях на больших высотах. А все это помогает экипажам реактивных и турбовинтовых самолетов хорошо водить свои гигантские воздушные корабли.

А разве не о подлинной самоотверженности свидетельствует, например, такой случай? Как-то зимой в течение нескольких дней стояла очень низкая температура: мороз доходил до 40 градусов. И вот в один из таких дней Т. Макарова пошла на метеоплощадку проводить очередное метеонаблюдение. Она записала: «Температура — 38 градусов, ветер 10 метров в секунду». В этих условиях она и начала выпускать шар-пилот.

...Кругом стояла чуткая морозная тишина. На темном панбархате ночного неба ярко лучились звезды. Тамара зажгла свечку шар-пилота и выпустила его вверх. Светлый огонек, зажженный девушкой, быстро поднимался вверх, словно стремясь слиться с яркими светлячками звезд.

В ясную погоду за полетом шара-пилота метеорологи наблюдают, как правило, до высоты 4000 метров, то есть в течение примерно, двадцати минут. Тамара не отрывалась от окуляра теодолита. Минута шла за минутой, и когда время наблюдения «перевалило» уже на вторую половину,

огонек неожиданно пропал! Нет, он не скрылся в облачности — ведь вокруг было по-прежнему ясно. Значит... значит свечка погасла. Тамаре стало обидно до слез: наблюдение прошло лишь наполовину.

Можно было ограничиться на этом. Но совесть комсомолки не позволяла оставить дело не доведенным до конца. Дуя на оконечные пальцы, она подготовила к запуску второй шар-пилот. И вот снова трепещущий огонек начал подниматься вверх. Замерзшие пальцы еле держали карандаш. А укусы мороза и ветра, казалось, стали еще более злобными. Но комсомолка Тамара Макарова не ушла со своего наблюдательного поста до тех пор, пока шар-пилот не поднялся до заданной высоты...

Вторая заповедь коллективов, борющихся за звание коммунистических, у Тамары Макаровой также в полном порядке. Она сейчас заочно занимается на втором курсе Ленинградского института Гидрометслужбы.

Огонек коммунистического соревнования ярко светит и в третьей заповеди. Тамара не пропускает ни одной новой постановки, оперы, часто обсуждает с подругами содержание прочитанных книг.

И теперь, когда я вижу не падающую, а поднимающуюся вверх звездочку-огонек, мне всегда есть что пожелать. Вот почему я всегда громко во всеулышание высказываю это заветное желание:

— Гори, огонек!

В. АЛЕКСЕЕВ.

## Наше общее дело

Молодому специалисту, имеющему среднее или неполное среднее образование, может быть, не так уж трудно постичь всю специфику авиационной радиосвязи, овладеть терминологией и добиться успехов в области «морзянки». Старшие, опытные товарищи делают все, чтобы подготовить классного радиооператора. Досадно только, что вместе с добрым опытом молодежь нередко перенимает солидную дозу всяческих извятий и лягушечек...

Например, непростительно мало уделяется внимание грамотному, ясному оформлению рабочей документации в радиобюро. Вот и приходится диспетчеру пожинать плоды поспешности: заново «расшифровывать» радиогамму открытого текста, заполненную небрежным, «слепым» или «пьяным» почерком. А подчас такая радиогамма еще богато иллюстрирована помарками, кляксами.

На связных самолетных каналах, где работа идет при помощи микрофона, недостатков ничуть не меньше. Здесь почему-то считается допустимой скомканная, нечленораздельная передача текста. Никем не пресекается скороговорка, при которой «проглатываются» окончания слов и целых фраз. Произношение общеизвестных слов и отдельных терминов искажается до безобразия.

Вот пример такого искажения. Диспетчер запрашивает, куда, до какого пункта следует самолет, и оператор дублирует вопрос так: — А вы куда вылучены?

Откуда, из какого жаргона извлечено это «куда» — кто знает?!!

А пора бы с этим решительно покончить.

В. МИЛЮТИН,  
радиооператор.

## Молодые душой

кадьевич Бердников — один из самых активных наших кружковцев.

Нашлись в нашем коллективе и поэты. Так, техник аэродромной службы Иван Иванович Краснов сочиняет сатирические куплеты на злобу дня. На праздничном концерте его куплеты в исполнении В. М. Лебединского и Надежды Захаровой были очень тепло приняты зрителями.

В клубе речников силами наших драмкружковцев была поставлена пьеса «Хорошая знакомая». Сейчас наши «артисты» готовят к постановке новую, более серьезную вещь.

Большую помощь в музыкальном оформлении оказывает нам заместитель командира летного коллектива

Игорь Григорьевич Загоскин. Он часто занимается с солистами, по-

могает им верно передать основную идею того или иного музыкального произведения, различные его оттенки.

Много хороших и талантливых людей в нашем коллективе. Об их жизни и работе можно рассказывать долго. Но мне хочется сказать, что всех их объединяет одно стремление — хорошо работать и сделать нашу жизнь как можно более интересной и увлекательной.

М. ЧЕРНЫХ,  
диспетчер отдела перевозок.