

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Товарищи
авиарботники Урала!
Выше знамя
социалистического
соревнования в честь
Дня Воздушного
Флота!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Сегодня в номере:
Успехи ремонтников
Ветераны Аэрофлота —
на передовых рубежах
Не даром помнит вся
Россия...
На радость людям
К Черному морю

С ХОРОШИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ

С ХОРОШИМИ показателями завершили первое полугодие 1962 года авиарботники ремпредприятия. Коллектив ремонтников, боясь за досрочное выполнение годового государственного производственного плана, наращивает темпы производства, изыскивает и использует имеющиеся возможности увеличения производительности труда.

Государственный план второго квартала 1962 года выполнен по валовой продукции на 105,8 процента. Причем, что особенно важно, производительность труда на одного рабочего выросла до 108,5 процента. По выпуску товарной продукции показатель выполнения плана составил 105,4 процента.

В связи с очевидными успехами по итогам социалистического соревнования подразделений решением Уральского теркома авиарботников и Уральского теруправления ГВФ коллективу предприятия за хорошую работу среди соревнующихся предприятий пятой группы присуждено первое место с вручением переходящего Красного знамени и грамоты Уральского теркома.

Кроме того, наше предприятие удостоено первого места по третьей группе предприятий, соревнующихся по району города, в связи с чем ему вручается переходящее Красное знамя райисполкома и райкома КПСС.

Наилучших результатов в производственной деятельности по первой группе соревнующихся внутри предприятий добился коллектив цеха, где начальником М. М. Вольным, партгрупоргом В. С. Питиримов, профгрупоргом И. С. Клемай. Производственный план второго квартала здесь вы-

полнен на 106,7 процента, а выработка сменных норм достигла в среднем по цеху 126,6 процента. Повышение производительности труда на каждого рабочего в цехе составило 109,8 процента, и это незамедлительно сказалось на экономии заработной платы. За три месяца здесь сэкономлено по фонду зарплаты 695 рублей в новом денежном исчислении.

П О ВТОРОЙ группе соревнующихся первое место с вручением переходящего знамени и Почетной грамоты заводского комитета профсоюза присуждено коллективу автогаража, где начальником А. Ф. Дудко, профгрупоргом тов. Сушевский. Коллектив автогаража выполнил план второго квартала 1962 года на 105,8 процента. В течение этого времени автомобилисты не допустили ни одного случая аварий и поломок.

Необходимо отметить хорошую работу коллектива цеха, где начальником Л. Н. Пирог, партгрупоргом Н. В. Сурин, председателем цехкома профсоюза В. А. Кряжев, и коллектива цеха, где начальником И. И. Демин и профгрупоргом Н. П. Сутормин.

Наиболее отличившиеся в работе товарищи приказом начальника предприятия отмечены особ.

Ряд передовиков производства за хорошие производственные показатели, высокое качество выполнения работ, примерную трудовую дисциплину занесен в Книгу почета.

Среди этих товарищей слесарь-сборщик В. М. Мурзин, слесарь стдела главного механика К. М. Тупиков.

Появились новые имена на Доске почета, такие как комплектовщица Е. Г. Ширяева, токарь С. А. Пермяков, мастер Н. Л. Гарус,

дефектовщик М. Ф. Симонов, шоферы Г. И. Пьянков, Н. Е. Сушевский.

З НАЧИТЕЛЬНО пополнились ряды разведчиков будущего. Звание ударника коммунистического труда присвоено токарю С. А. Пермякову, лаборанту - рентгеновщ и к у В. И. Антипову, слесарям-сборщикам А. В. Бесову, А. П. Мордвинову, А. Н. Яковлеву, П. И. Пономареву, шлифовщику И. Я. Шемелеву.

Кроме того, двадцати передовикам производства объявлены благодарности и вручены грамоты комитета профсоюза.

Н. БАЖАНОВ,
секретарь партбюро.

МОСКВА ПОЗДРАВЛЯЕТ УРАЛЬЦЕВ

В день, когда версталась наша газета, почта доставила в адрес Уральского управления радостную весть.

Главное управление Гражданского воздушного флота прислало на имя начальника нашего управления тов. Барабохина, и. о. начальника политотдела тов. Большакова и председателя теркома профсоюза тов. Кизикова телеграмму, в которой говорится: «СВЕРДЛОВСК. БАРАБОХИНУ, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ.

ГУ ГВФ и ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ по итогам социального соревнования за второй квартал присудили знамя ГУ ГВФ и ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ и первую премию в сумме семь тысяч триста рублей аэропорту Кольцово, третью премию в сумме одна тысяча сто рублей Пермскому подразделению и третью премию в сумме одна тысяча сто рублей аэропорту Тюмень.

Поздравляем коллективы аэропортов и подразделений с достигнутыми результатами, желаем дальнейших успехов в работе.

СЧЕТЧИКОВ, ЕВТЕЕВ, МИШИНКИН».

ОДИН ИЗ ВЕТЕРАНОВ



Немало славных ветеранов в Аэрофлоте, отдавших любимому делу лучшие годы своей жизни.

Об одном из таких хочется рассказать.

Авиатехник Георгий Яковлевич Немытов работает в Алапаевском аэропорту со дня его основания. В 1935 году, 27 лет назад, пришел он сюда молодым парнем, а ныне на его висках седина, лицо его изрезано морщинами, но не потеряло выражения юношеского задора. На глазах ветерана неузнаваемо изменилась и жизнь, и авиация, и аэродром.

В кругу молодежи Георгий Яковлевич часто вспоминает о своих первых шагах в авиации.

Трудно было технику, хотя на его попечении были лишь машины ПО-2, которые занимались исключительно патрулированием лесов, перевозкой почты да санитарными полетами. О транспортировке пассажиров и речи не было. Мало того, что самолеты к перевозке пассажиров не были приспособлены (приходилось пассажирам унты надевать, брать с собой меховые одеяла), но и самолетов было мало, и билет стоил в два раза дороже по сравнению с нынешним временем. Так что охотников путешествовать на самолетах, особенно зимой, было мало.

— А как проводилась заправка, — говорит Георгий Яковлевич, — вспомнить смешно, самым «первобытным» способом: горячее носили ведрами и заливали в горловину бака через замшу, двигатель зимой подогревали паяльной лампой.

Ныне в Алапаевском порту взлетают и приземляются самолеты Як-12 и Ан-2, вертолеты Ми-1 и Ми-4. Конечно, они участвуют и в лесопатрульных полетах, и в доставке грузов и почты, и выполняют санитарные задания, но как возрос объем пассажирских перевозок!

Никогда еще не поднималось ежедневно в алапаевское небо такое количество пассажиров, какое ныне берут самолеты на борт. Только за две декады июля из Алапаевска в Свердловск по воздуху перевезено около 600 пассажиров при плане 450 за месяц.

Это объясняется тем, что возросла регулярность полетов, резко снизилась стоимость билетов, и пассажиры теперь все более оказывают предпочтение воздушному транспорту, нежели железнодорожному.

В связи с этим ежедневно множество вопросов по телефону, в письмах поступает в аэропорт от пассажиров, от заказчиков по отправке грузов. Как правило, работники аэропорта, в том числе авиатехник Георгий Яковлевич Немытов дают исчерпывающие справки.

Казалось бы, зачем брать Ге-

оргию Яковлевичу на себя эту обузу, ведь и своих дел у него хватает? На этот счет он думает так: все это делать надо, потому что каждый авиарботник в ответе за честь Аэрофлота.

С введением постоянной рейсовой линии Алапаевск — Свердловск — Алапаевск не только улучшилась регулярность воздушного сообщения между уральскими городами, но это благотворно сказалось на организации труда в аэропорту.

Экипаж самолета Ан-2, где командиром Дмитрий Иванович Мухачев, постоянно базируется в Алапаевске. Это во многом облегчает работу аэродромных служб, так как люди привыкают друг к другу, появляется такое замечательное качество, как сработанность, короче говоря, крепнет коллектив.

Когда заходит разговор о связи, Георгий Яковлевич вспоминает времена, когда связь осуществлялась только по телефону. Самолет вылетит, а где он находится, через пять минут, не можешь сказать.

Ныне надежную радиосвязь обеспечивают опытные радисты — Константин Павлович Барышников и его помощник — оператор Володя Загайнов.

Еще одну несвойственную обязанностям авиатехника работу добровольно принял на свои плечи неутомимый ветеран Георгий Яковлевич: в свободное от работы время организует разгрузку самолетов, прибывающих из Свердловска с грузами, и принимает меры по оповещению заказчиков о прибытии грузов.

Хорошо трудится дружный коллектив Алапаевского аэропорта, и немалая заслуга в этом одного из ветеранов Аэрофлота — авиатехника Г. Я. Немытова.

Н. ДОЗМАРОВ,
командир самолета Ан-2
Уктусского подразделения;
Ю. ЮЗЯЕВ,
второй пилот.

ЗАВТРА — ВСЕСОЮЗНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

ЗАВТРА советский народ торжественно отмечает Всесоюзный день железнодорожника. В этом году работники стальных магистралей встречают свой традиционный праздник в обстановке большого подъема, вызванного историческими решениями XXII съезда партии.

Успешно претворяется в жизнь генеральный план электрификации железнодорожного транспорта, принятый Центральным Комитетом КПСС и Советским правительством по инициативе товарища Н. С. Хрущева. Массовая электрификация железнодорожного транспорта открывает широкие возможности дальнейшего улучшения грузовых и пассажирских перевозок.

По протяженности электрифицированных дорог и темпам их электрификации Советский Союз вышел на первое место в мире. За последние шесть лет переведено на электрическую тягу свыше 10 тысяч километров линий, то есть в два раза больше, чем было электрифицировано за предыдущие 25 лет.

За период между XX и XXII съездами партии коренным образом изменился технический облик наших железных дорог. На смену паровозам на магистрали вышли электровозы и тепловозы, все шире применяются новейшие средства автоматики, телемеханики и комплексной механизации. Сейчас электровозы и тепловозы обрабатывают на грузонапряженных направлениях общим протяжением 42 тысячи километров и выполняют свыше 60 процентов всего грузооборота железных дорог.

За шесть лет на тепловозную тягу переведены участки общим протяжением 20 тысяч

километров, что в 3,1 раза больше, чем было в 1955 году.

В ближайшее время наряду с тепловозами и электровозами на стальных магистралях нашей страны будут курсировать мощные газотурбовозы, к созданию которых уже приступили Луанский и Коломенский заводы.

Важную роль в дальнейшем развитии транспорта сыграло Всесоюзное совещание железнодорожников, состоявшееся в Москве в мае 1962 года. В речи товарища Н. С. Хрущева, выступлениях участников совещания определены задачи, вскрыты большие резервы улучшения работы железных дорог.

Предусмотренный Программой партии рост промышленного и сельскохозяйственного производства вызовет резкое увеличение объема перевозок. Чтобы своевременно доставить по назначению грузы и пассажиров, всемерно удешевить перевозки, наряду с дальнейшим техническим перевооружением железных дорог сооружаются десятки тысяч километров новых дорог. В нынешнем году советские строители сооружают новые стальные пути общей длиной около пяти тысяч километров. Это, в свою очередь, будет способствовать бурному развитию производительных сил страны, особенно в ее восточных районах.

Для решения величественных задач, поставленных XXII съездом КПСС, железнодорожники упорно работают над выполнением и перевыполнением производственных планов, дальнейшим перевооружением железных дорог на основе новейших достижений науки и техники, добиваются неуклонного роста производительности труда и снижения себестоимости перевозок.

От Бородин до Парижа

(К 150-летию Бородинского сражения)

Наша Родина готовится ныне отпраздновать столетие со дня Бородинского сражения. Этот день вошел в историю нашей страны, как одна из ее блистательных страниц, рассказывающих о героической борьбе русского народа за честь и независимость своей Родины. Отрадно, что и наш Урал, всемирно-известная кузница отечественного оружия, сделал большой вклад в дело победы русского народа в Отечественной войне 1812 года.

Уральский промышленный район в начале XIX века являлся ведущим металлургическим центром страны. Здесь работало 28 казенных и 118 частных металлургических заводов, ежегодно дававших стране до 8 миллионов пудов чугуна. На Урале в большом количестве добывались и ценные цветные металлы.

Славился Урал и людьми. На уральских заводах работало много тысяч мастеровых, имевших отличные производственные навыки. Уже в первые недели войны на Урале формировались войсковые части из мастеровых, работников казенных и частных заводов, из крестьян, мещан и других групп населения. Полки были созданы в Екатеринбурге, Нижнем Тагиле, Уфе, Перми и других местах.

Уход в армию значительного числа людей заметно сказался на количестве населения. Так, число жителей Екатеринбурга в 1814 году против 1812 года сократилось с 12290 человек до 9484. Более двух тысяч жителей Екатеринбурга ушло на фронт. Только в 1806—1807 гг. во время войны с Францией в Башкирии было сформировано 20 пятисотенных полков. В период Отечественной войны в составе русской армии принимали участие башкирские, теперские, уральские и оренбургские казачьи полки.

Многие уходили в армию добровольцами. «Крестьяне Камышловского уезда заявили губернскому начальству, что они готовы ополчиться поголовно». Екатеринбургский полк сражался в боях против Наполеона. Знамя полка украсилось словами: «За отличие в 1814 году против французов».

Отдельные полки, сформированные на Урале, храбро и мужественно сражались на самых ответственных участках фронта — в Бородинском сражении (Екатеринбургский, Нижне-Тагильский, Уфимский и другие полки) во многих других боях и заслужили

личную похвалу фельдмаршала М. И. Кутузова.

Многие из солдат уральских полков успешно прошли всю войну. В послужном списке солдата Василия Павлова сына Абрамова — второй роты Екатеринбургской горной воинской команды награжденного в память о войне 1812 года серебряной медалью, сказано: «1812 г. против французских войск в действительном сражении под городом Смоленском и деревней Бородиным, 1813 г. января 6 числа при вступлении войск в Воронцовское герцогство, Пруссии, Силезию, Саксонию, в действительных сражениях под городом Лейпцигом, Боуциром и преследовании неприятеля до реки Рейну находился, того же года декабря 20 числа, при переправе из Лешевской армии через реку Рейн и при блокаде крепости Маницы того же года декабря 24; 1814 года февраля по 10, потом при вступлении Российских войск в старую Францию и при следовании... армии через Лотарингию и Гольстинию при наведении моста марта 15 числа через реку Мирна, у местечка Трипор под сильным неприятельским огнем и при взятии Российскими войсками города Парижа находился, то же 1814 года, при втором отдельном корпусе из Франции через Германию, Пруссию, Силезию и Варшавское герцогство обратно в российские пределы возвратился...».

Подобных фактов было много. Русские воины самоотверженно сражались, защищая свою родину.

Народный характер войны наиболее четко сказывался в тесном единении фронта и тыла. Мастеровые и непременные работники, составляющие подавляющую часть населения Урала, вместе с другими сословиями работали на казенных и частных заводах, изготовляя вооружение для русской армии. Выполнением военных заказов были заняты 23 казенных и 98 частных заводов Пермской и Вятской губерний, а также многие заводы Оренбургской губернии.

Успешному выполнению военных заказов на заводах края во многом помогала изобретательность рабочих. Большие затруднения приходилось преодолевать при полировке снарядов. На ряде заводов — Верх-Исетском, Кушвинском, Кынавском, Пожевском, Шайтанском и других разрабатывали способы наиболее быстрой и высококачественной полировки.

На Шайтанском заводе эту проблему в значительной степени разрешили благодаря крепостного мастера Егора Плохова. Он создал машину для полирования снарядов «без малейшего заимствования где-либо планов или в натуре осмотра оной при других заводах». Известный уральский техник Подоженов создал на Нижне-Исетском заводе машину для обточки цапф у пушек. 4 ноября 1812 года в главной конторе екатеринбургских заводов было рассмотрено предложение мастерового Зотина об изготовлении им железной пушки.

Серьезную помощь фронту оказывали уральцы своими денежными пожертвованиями на обмундирование и вооружение войск, а также в фонд помощи семьям и лицам, пострадавшим в войне. «Екатеринбургские горные чиновники, — как сообщает Г. А. Прядильщиков в летописи губернского города Перми, — представили от своего общества десять полевых пушек с лафетами и прочею принадлежностью».

Большие суммы внесли и заводские люди Урала, хотя их труд оплачивался буквально грошами, за целый год они зарабатывали от 6 до 15 рублей. Патриотические чувства у людей труда были так велики, что они отдавали столько, сколько могли, во многом урезывая себя. Непременные работники Нижне-Туринского завода внесли 45 руб. 50 коп. Мастеровые и приписные крестьяне Серебрянского завода — 249 руб. 30 коп., мастеровые и непременные работники Анненского завода — 17 руб.

В конце июля 1812 года главная контора екатеринбургских заводов представила Пермскому берг-инспектору список лиц Березовской, Каменской, Монетной, Нижне-Исетской заводских контор, Екатеринбургской гранитной фабрики и Горнощитского мраморного завода, собравших 348 руб. 25 коп. 23 июня 1813 года Екатеринбургская городская дума приняла решение о пересылке пермскому губернатору 390 руб. собранных жителями города.

Вместе со всем нашим великим народом рабочие Урала своим героическим трудом, своими сбережениями и участием в боях ковали победу над врагом. Уральцы, как и жители других краев России, все делали для того, чтобы отстоять независимость своей родины.

НА РАДОСТЬ ЛЮДЯМ

Бригада по капитальному ремонту жилого фонда, возглавляемая инженером по строительству тов. Зубаревым, успешно трудится на жилых объектах Уктусского гарнизона.

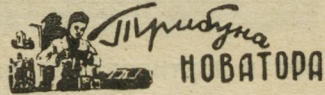
Длительное время рабочие и служащие, проживавшие в двухэтажном деревянном доме, жаловались, особенно в зимнее время, на сырость и холод.

Теперь этого дома не узнать. Верно говорит русская пословица: «Дело мастера боится!»

Благодаря трудам ремонтников, в доме отремонтированы полы, потолки, двери и окна. Уютно и светло стало в квартирах и на душе у людей. Об этом с радостью говорят и в семье инженера Бодрова, и у бухгалтера Зины Сысковой, и в других семьях.

Хорошая профессия у строителей. И если труд их добротен, высокого качества, он всегда на радость людям.

В. ПЕТРОВ.



ПЕРИСКОП

ДЛЯ ПРОСМОТРА ЦИЛИНДРОВ

По приказу ГУ ГВФ через 50 часов работы двигателя необходимо произвести осмотр внутренней поверхности цилиндров № 5 и № 2 на предмет засветления и обнаружения рисок на зеркале цилиндров. Причем, осматривать нужно через свечные отверстия с применением лампочки, что практически невозможно, так как боковые стороны и задняя часть цилиндра (по двигателю) не просматриваются.

Инженером Полтавского аэропорта Ю. Барбаровским предложен для осмотра зеркала цилиндров специальный перископ.

Перископ представляет собой трубку диаметром 14 мм (внешний); в концевой ее части вырезаны окна: нижнее для электролампочки и рядом для зеркала. По внешней части приклеены проводники к лампочке. На другой конец трубки надевается наконечник, также с окном и смонтированным в нем зеркалом. Наконечник дает возможность удобно просматривать зеркало цилиндра из любого положения. Проводники заканчиваются вилкой для подключения к бортовой сети.

Для осмотра зеркала следует подключить лампочку в сеть, снять свечи, поставить поршень в нижнюю мертвую точку и через свечное отверстие ввести перископ в цилиндр. Поворотом и изменением положения по длине можно просмотреть боковые стороны цилиндра и стенки камеры сгорания с клапанами.

Новые стихи

АВИАТЕХНИК

Он каждый болтик
Выянит наощупь
И сверит с пульсом
Двигателя такт.
А на прощанье слышит
Днем и ночью
Знакомое до боли:
— От винта!
Но самолет,
Ушедший на задание,
Частицу сердца
Унесет с собой.
И если вдруг
Откажет закиганье,
Сверкнет она
Спасительной искрой!

В. СИБИРЕВ.

ОСТИЖИ СИГНАЛЫ

ТРЕБУЕТСЯ ДОСТАВЩИК МАТЕРИАЛОВ

Номер стенной газеты «Мотор», где редактором тов. Слушкая, за июль месяц не вышел. Причины неясны, ссылка редакции на отсутствие материалов — неосновательна.

РАСКАЧКА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Второй месяц пошел с тех пор, как обращение азербайджанских авиаработников было опубликовано в нашей газете. В ряде подразделений, в том числе ЛЭРМ Кольцовского аэропорта, этот документ в коллективах не обсуждался.

На книжной полке

К ЧЕРНОМУ МОРЮ

Яркая обложка брошюры под таким поэтическим названием привлекает внимание. Недавно эта брошюра выпущена в свет Свердловским книжным издательством. Можно надеяться, что она с большим интересом будет воспринята не только широким кругом лиц, пользующихся услугами воздушного транспорта, но и явится подспорьем в практической работе авиаработникам службы перевозок.

Несмотря на то, что данные, характеризующие трассы полетов, постоянно изменяются и часть их устаревает, бортпроводники, используя справочный материал, сведенный в определенную систему, могут вносить в него коррективы и иметь под рукой практическое руководство.

В брошюре, снабженной большим иллюстративным материалом, имеются подробные сведения о воздушных трассах на Адлер, Минводы, Симферополь.

Авторы брошюры В. Русин, А. Кузнецов, А. Котлова с участием художника Д. Туманова дали яркие описания портов. Из этих описаний пассажиры имеют возможность почерпнуть интересные сведения об экономике, культуре, достопримечательностях городов и районов, лежащих на пути следования самолетов.

Более того, по фотографиям, которых в брошюре насчитывается несколько десятков, пассажиры заочно познакомятся с передовыми командирами кораблей и другими авиаработниками, обслуживающими пассажирские рейсы.

Так, пассажиры с интересом прочтут о замечательном летчике, командире корабля Ил-18 Геннадие Андреевиче Борцове.

За его плечами более 2.000.000 километров воздушного пути. Чтобы покрыть это расстояние, он провел в воздухе более 8.000 часов.

Таким же образом пассажир познакомятся с инженером службы связи Кольцовского аэропорта Д. У. Любченко, с ударницей коммунистического труда, помощником командира летного коллектива по работе с бортпроводниками Р. Князевой и другими передовыми людьми нашего управления.

Брошюра написана со знанием дела, просто и доходчиво.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС38663 Заказ № 4341.

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

Наука и техника

Аэросани-амфибия

Нашей стране нужны аэросани, которые не уступали бы по скорости судам на подводных крыльях.

Теперь такая машина уже есть. Она способна мчаться со скоростью курьерского поезда не только по снегу, но и по воде. Ее не останавливают ни мелкие кустарники, ни болотные кочки, если они, разумеется, хотя бы слегка запорошены снегом. Место рождения аэросаней-амфибии — конструкторское бюро лауреата Ленинской премии академика А. Н. Туполева.

Аэросанями управляют с помощью штурвала двумя рулями — верхними и нижними. Верхние рули работают в воздушном потоке, то есть в струе от винта. Нижние рули — это полозья,

скользящие по снегу или по воде. При взятии штурвала на себя полозья раздвигаются «плугом», иначе говоря, срабатывают как тормоз.

Испытания аэросаней-амфибии прошли успешно. По такой же схеме могут быть построены двухместные и одноместные машины с мотоциклетным двигателем. При массовом выпуске они будут стоить дешевле мотоцикла.

Нет сомнения, что аэросани-амфибии различной грузоподъемности повсюду найдут самое широкое применение как удобный скоростной вид зимнего транспорта. С большим интересом их встретит и наша спортивная общественность.

(ТАСС).



БЕРЕЗКА.

Фотоэтиюд нашего читателя В. Жернова.