



№ 5 (1214)
СУББОТА,
19 ЯНВАРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

РАЗВИВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ФОРМЫ ТРУДА

В конце декабря прошлого года состоялось созданное Главным управлением ГВФ и ЦК союза авиарботников совещание, посвященное работе общественных конструкторских и технологических бюро и групп экономического анализа подразделений ГВФ. Участники совещания заслушали доклад начальника бригады ГУ ГВФ тов. Курочкина и выступления руководителей ряда общественных конструкторских бюро и групп экономического анализа, поделившихся опытом своей работы.

Эти общественные организации впервые возникли на заводе Уралмаш и получили распространение по всей нашей стране. Имеются они и в ГВФ. Поставив перед собой цель содействовать техническому прогрессу и улучшению экономических показателей работы воздушного транспорта, эти организации создаются на добровольных началах, объединяют подлинных энтузиастов, которые трудятся безвозмездно, отдавая любимому делу часы своего отдыха.

На ремонтном предприятии, где начальником тов. Шахов, создано три общественных конструкторских бюро. Одно из них, руководимое инженером-технологом В. Циоменко, существует менее двух лет, но уже успело внести свой весомый вклад в рационализаторскую работу коллектива предприятия. Вместе с В. Циоменко в общественном КБ работают еще восемь человек — инженеры, мастера, рабочие. Каждый из этой «девятки» имеет свой план-задание на месяц, а общий план работы ОКБ согласуется с руководством предприятия и советом воир. Для проведения своей работы участники ОКБ собираются на два часа дважды в неделю.

Участники этого ОКБ не только сами активно занимаются рационализаторской работой. Они разработали чертежи по нескольким десяткам предложений, внесенных другими рационализаторами. Более 50 рационализаторских предложений внедрены в производство при самом непосредственном содействии ОКБ. Интересно отметить, что во многих случаях опытные образцы по предложениям рационализаторов также изготавливаются на общественных началах. Этим занимается руководимая слесарем В. Харитоновым бригада рабочих, действующая в сотрудничестве с ОКБ.

Благодаря ОКБ и общественной бригаде слесарей десятки рационализаторов избавлены от волокиты и всяческих задержек, которыми

прежде сопровождалась разработка и внедрение многих и многих рационализаторских предложений. Ведь не каждый рационализатор обладает способностями конструктора, не каждый может самостоятельно изготовить опытный образец.

Но неправильно думать, что ОКБ ограничивают свою деятельность только оказанием помощи рационализаторам. В плановом порядке они занимаются разработкой сложных конструкций. Например, ОКБ цеха ремонта агрегатов двигателя, руководимое инженером В. Беспаловым, занимается вопросами автоматизации всего стенового оборудования. Часть стенов в этом цехе уже автоматизирована. При этом все, начиная от конструкторской разработки до монтажа и введения систем в действие, было выполнено силами общественников.

На этом же предприятии активно действует возглавляемое Е. Орловым общественное бюро экономического анализа. Бюро разработало план поступления и внедрения рационализаторских предложений, доказав тем самым, что рационализаторскую работу можно и нужно планировать, не полагаясь в этом важном деле на самотек.

Но основное свое внимание экономисты-общественники направили на выявление омертвленных оборотных средств предприятия. Они проанализировали большое количество документов складского учета и в результате выяснилось, что на складах годами лежат без всякого движения запасные части и различные материалы более трех тысяч наименований, на сумму в 195 тысяч рублей. Сейчас эти «складские залежи» реализуются, передаются предприятиям, где в них испытывают нужду.

Ремонтное предприятие, где начальником тов. Измирян, — первое среди таких предприятий ГВФ, которому было присвоено звание коллектива коммунистического труда. Здесь ОКБ созданы во всех цехах. Силами ОКБ сделано более шестидесяти различных крупных конструкторских разработок, внедрение которых позволило повысить производительность труда и качество ремонта техники на многих участках предприятия.

Общественные бюро конструкторов, технологов, экономистов занимают очень важным делом, но часто они действуют несогласованно между собой, так как на ряде предприятий, в подразделениях, где они существуют, нет единого центра, который бы руководил этими бюро в масштабе

всего предприятия, подразделения. Общественные бюро плохо осведомлены о том, что делается в этой области в дру-

гих родственных подразделениях. О том, что это действительно так, говорили многие участники совещания. Справедливы были их претензии к техническому отделу ГУ ГВФ, который слабо занимается обобщением опыта и распространением соответствующей информации. Не этим ли объясняется, что движение общественных бюро содействия техническому прогрессу еще не получило должного распространения в подразделениях ГВФ?

Общественные бюро конструкторов, технологов, экономистов хорошо работают в ремонтных предприятиях, менее активно в ЛЭРМ и очень слабо в большинстве аэропортов. А разве в аэропортах, особенно в крупных, с их многочисленными службами не найдется широкое поле деятельности для энтузиастов борьбы за технический прогресс, за улучшение экономических показателей работы воздушного транспорта! Крайне важно, чтобы движение общественников постоянно направлялось партийными и профсоюзными организациями и пользовалось вниманием и поддержкой со стороны командиров производства. Именно так обстоит дело на предприятии, где начальником тов. Шахов. И не случайно, что здесь достигнуты определенные успехи, нашедшие свое конкретное выражение в росте числа рационализаторов и изобретателей и их активном участии в механизации и автоматизации многих производственных процессов, что в конечном счете дает большой экономический эффект, способствует росту производительности труда, повышению культуры производства.

М. ПОЛУПИНСКИЙ,
инструктор Политуправления
ГВФ.



На огонек агитпункта

В клубе кольцовских авиарботников проводится сейчас большая работа по подготовке к выборам в Верховный Совет РСФСР и местных Советы. Мы подобрали агитколлектив, который примет активное участие в предвыборной кампании, составили график дежурств на нашем агитпункте.

Дважды в клубе прошёл семинар агитаторов Кольцовского авиагарнизона. Сейчас все свои усилия мы направляем на то, чтобы в день выборов каждый избиратель мог не только проголосовать, но и отдохнуть, повеселиться.

Пусть труд, энергия и талант каждого вливаются в общий трудовой поток. Подобно тому, как из капель состоит океан, из усилий миллионов советских людей состоит мощь Советского государства. В этом залог новых побед в коммунистическом строительстве.

Н. С. ХРУЩЕВ.



Большими производственными успехами встречает 40-летие Аэрофлота авиатехник ЛЭРМ Кольцовского аэропорта Рафаил Шакиров. Он готовит самолеты к рейсам с высоким качеством, обеспечивая высокую безопасность и регулярность воздушного движения.

На снимке: авиатехник Рафаил Шакиров.

Наши маяки

НА ВЕРНОМ ПУТИ

Комсомолец Александр Колмаков после окончания Бугурусланского летного училища прибыл в 1958 году в Тюменское подразделение. Летая на самолете Як-12, пилот в совершенстве овладел техникой пилотирования, грамотно эксплуатировал материальную часть в воздухе.

Ежегодно в летний период Александр Евгеньевич выполнял полеты по обслуживанию авиационно-химических работ, оказывая помощь труженикам сельского хозяйства. В прошлом году зимой А. Е. Колмаков истреблял волков на Крайнем Севере.

За отличные показатели в работе молодой пилот имеет ряд благодарностей от командования подразделения. День за днем росло мастерство летчика, множились его производственные успехи. Он стал пилотом III класса.

Сейчас А. Е. Колмаков летает по санитарным заданиям с подбором посадочных площадок с воздуха в глухих уголках тайги, выручая людей из беды.

Командование подразделения выдвинуло молодого авиатора на должность командира авиазвена. Весь свой опыт и знания он передает своим товарищам. Недавно Александру Колмакову присвоено почетное звание разведчика будущего.

М. ЕФРЕМОВ.

НАВСТРЕЧУ ВЫБОРАМ

Обширен план мероприятий, которые мы проведем в предвыборную кампанию. Намечено прочитать ряд лекций о международном положении, по материалам ноябрьского пленума ЦК КПСС, о перспективах развития Кольцовского аэропорта, о роли химии в техническом прогрессе. В конце января мы предполагаем организовать вечер для молодых избирателей, которые впервые в этом году исполняют свой гражданский долг — отдадут голоса за нерушимый блок коммунистов и беспартийных.

Кроме того, много внимания мы уделяем наглядной агитации.

Уже оформлены стенды «Решения XXII съезда КПСС — в жизнь!», «Семилетний план развития ГВФ». Мы надеемся, что из-

биратели с большой охотой будут посещать наш агитпункт.

К. ШЕБЕКО,
заведующий клубом
Кольцовского
аэропорта.

Пошли по адресам

Большую работу ведут сейчас партийная, комсомольская организации ЛЭРМ Кольцовского аэропорта по подготовке к выборам. Лучишие производственники этого коллектива назначены агитаторами. Восемнадцать авиарботников-агитаторов уже составили списки своих избирателей и провели с ними беседы. Среди агитаторов — передовые специалисты ЛЭРМ: Таминдаров, Русалев, Топорков, Шакиров, Кузнецов, Трофимов, Мезенцев и другие.

Нет сомнения в том, что эти активисты уме-

ло организуют работу среди избирателей в дни предвыборной кампании.

Чувствуется активность

Большое оживление в агитационной работе чувствуется сейчас в коллективе отдела перевозок Свердловского аэропорта. Здесь так же, как и в других коллективах, авиарботники готовятся к выборам в Верховный Совет РСФСР и местные Советы.

Распределены по участкам лучшие работники смен: диспетчер по загрузке Цеханович, дежурные по встрече пассажиров Казимировская и Герасимова, дежурная по оформлению пассажиров Малых, администратор Крамская, диспетчера по загрузке Исаков и Рафиков, дежурная по встрече пассажиров Шаповалова.

Н. СМОЛИН.

ДЛЯ ВАС, АВИАРАБОТНИКИ

В редакцию журнала «Гражданская авиация» поступают жалобы о том, что некоторые местные конторы «Союзпечати» отказывают авиарботникам в оформлении подписки на журнал «Гражданская авиация» из-за отсутствия якоры лимита.

Редакция журнала разъясняет, что существовавшие в 1962 году ограничения на подписку полностью сняты и, как это сказано в Каталоге «Союзпечати» (Каталог газет и журналов. 1963 г.), подписка на журнал «Гражданская авиация» проводится без ограничений с любого очередного месяца. Стоимость одного номера 30 копеек.

В. ШАПОШНИКОВ,
главный редактор журнала «Гражданская авиация».

УЧЕСТЬ УРОКИ ПРОШЛОГО

Статья Героя Социалистического Труда знатной колхозницы Н. Г. Заглады о чести хлебороба, взволновавшая всех советских людей, заставила и нас, летчиков и авиатехников вертолетного коллектива, базирующегося в аэропорту Березово, по-новому взглянуть на то, как каждый из нас выполняет свой долг перед Родиной.

Летной работы в районе Березово непочтительный край. Достаточно лишь назвать многочисленные нефтеразведочные экспедиции, пункты работы сейсмического отряда для того, чтобы представить себе объем воздушных перевозок. Кроме того, нам приходится обеспечивать выполнение санитарных заданий, перевозить почту, продукты питания и снаряжение для рыбаков, оленеводов и строителей.

Однако не всегда мы имеем возможность работать с полной нагрузкой. В прошлом году имели место существенные недостатки, которые в основном мешали использовать парк вертолетов полностью.

Например, пилоты, работав-

шие на вертолетах Ми-1, такие товарищи, как Куркин, Толстобров, Столяренко, при ежемесячной санитарной норме налета в 75 часов налетывали от 18 до 30 часов в месяц. А из-за неуккомплектованности экипажей бортмеханиками более половины вертолетов Ми-4 систематически простаивали.

Береги честь авиатора!

Можно было наблюдать прямо-таки парадоксальную картину. Березовские вертолетчики бездельствуют, а заказчики вынуждены заключать дополнительные договоры с другими подразделениями и управлениями ГВФ.

Так, нередко в районе Березово работали пилоты из Колпашева Западно-Сибирского управления ГВФ.

А что это означает? А это означает не только то, что рентабельность работы нашего летного коллектива резко падает,

но и то, что впустую тратится горючее на перегонку вертолетов к месту работы за 1300—1500 километров, расходуется ресурс дорогостоящей техники.

Надо же, наконец, смотреть на все это с государственной точки зрения!

Думается, что в новом, 1963 году командование нашего подразделения учтет уроки прошлого года и примет все необходимые меры к обеспечению работы вертолетного коллектива в аэропорту Березово с полной нагрузкой.

В. СИТНИК,
командир вертолета
Ми-4, член партбюро.

НОВЫЕ СТИХИ

РАССКАЗ АГИТАТОРА

Я к людям шел
С душевным разговором.
Мне вспомнились
Минувшие года.
Здесь было общежитие,
В котором
И размещался агитпункт
Тогда.
А ныне не найду
Тех серых улиц,
Где лишь крапива да
бурьян

Росли.
Здесь зданья
Антеннами взметнулись,
Как многопалубные
корабли.

Я в дверь стучусь.
Вхожу.
В углу прихожей
Спецовки из брезента
на крючке.

Здоровуюсь с хозяином.
Похоже:
Рабочий —
Чувствуется по руке...
И, распахнув
Гардины легкий полог,
Он в комнату свою
Меня увлек.

Сидим.
На нас глядят с широких
полок
Вольтер и Пушкин,
Шолохов и Блок.
Мы говорим
О Партии, о Съезде.
Теплеют собеседника
глаза.

И хорошо,
Когда с тобою вместе
Жизнь агитирует
Всецело:
— За!
С. ВЛАДИМИРОВ.

О людях хороших

По срочному вызову

Из санитарной авиастанции поступил тревожный сигнал: «Срочно вышлите самолет за больной в Сухой Лог». «Нужна медицинская помощь», — догадался дежурный летчик Уктусского аэропорта Владимир Шикшеев. Взяв полетное задание, он заспешил на летное поле к своему самолету...

Через несколько минут легкий Як-12 быстро взлетел и взял курс на Сухой Лог. Полет проходил в сложных условиях. Видимость — всего километр. Дальше — туманная снежная пелена.

Погода на пределе. Снежные заряды бьют по перкалевой обшивке легкого «Яка», затрудняя пилотирование. Рядом с пилотом — командир летного коллектива, опытный авиатор Виктор Александрович Савичев. Он помогает Шикшееву вести самолет в сложных условиях.

Сорок минут спустя, преодолев почти стокилометровое расстояние, самолет касается лыжами заснеженного поля местного аэропорта. Медицинские работники вносят на носилках тяжелобольную Устьянцеву, жительницу Сухого Лога.

— Теперь — в обратный рейс... Сквозь поредевшие тучи щедро брызнуло лучами солнца. Пилоты торопятся: состояние больной очень плохое. Врачи поставили диагноз: заражение крови. Требуется срочное хирургическое вмешательство. Но летчики уверены — успеют...

Спустя некоторое время самолет успешно приземляется в Уктусском аэропорту, откуда больная доставляется в Свердловскую областную больницу, где ей была сделана операция.

Пилоты успели вовремя. Здоровье Устьянцевой идет на поправку.
Л. ЕФИМОВ.

УСПЕХИ СВЯЗИСТОВ СЕВЕРА



Личный состав служб связи Тюменской авиагруппы встречает 40-летие Аэрофлота хорошими производственными показателями. Особенно успешно потрудились в 1962 году и трудятся ныне связисты Ханты-Мансийского, Березовского и Тюменского аэропортов. Достаточно сказать, что ряду целых коллективов, таких как служба связи Ханты-Мансийска и Березовского радиопункта, присвоены звания служб и объектов коммунистического труда.

У наших связистов стало доброй традицией все работы производить собственными силами с максимальной экономией времени и средств. В результате значительно улучшено энергоснабжение аэро-

портов, связь стала более надежной, а система посадки полностью переведена на работу без обслуживающего персонала. Наземные каналы связи в большинстве аэропортов работают на буквопечатающей аппаратуре.

Несомненно то, что успехи службы связи были обеспечены самоотверженным трудом хорошо знающих свое дело специалистов. Среди них немало ветеранов Аэрофлота, проработавших в Гражданской авиации долгие годы. Например, радиооператоры Тюменского аэропорта Ю. П. Тюменев, Н. П. Шабалина, А. Е. Шишкина, Н. А. Тюменева, М. А. Королева, дизелист Березовского аэропорта В. Е. Козырев, радиооператоры аэропорта Сургут А. Ф. Русских, А. Ф. Давыдова, моторист-дизелист Тюменского аэропорта Н. Ф. Ковалев проработали в Аэрофлоте свыше 20 лет.

Равняясь на ветеранов, отлично трудятся и заслужили славу передовиков социалистического соревнования радиотехники А. М. Садымов, В. А. Бабин, С. Л. Пьянков, А. М. Железнов, Г. М. Артемьев, В. Ф. Зиновьев, радиооператоры П. Г. Козлов, А. Г. Епифанова, Л. А. Морозова, В. П. Княжева, Е. Н. Беркутова, Н. М. Карнаухов, К. Д. Егорова, С. Д. Петрова, В. Н. Бойчук, Н. Е. Коскина, А. И. Кадигроб, мотористы-дизелисты А. Г. Набокин, Т. П. Карпов, Ф. П. Корнилов.

А сколько можно назвать имен из числа связистов, работающих в трудных условиях Севера. Как правило, в аэропортах местных воздушных линий коллективы связистов не большие, поэтому им приходится совмещать смежные профессии.

Большинство начальников радиостанций одновременно с выполнением своей основной

работы выполняют функции работников службы перевозок, встречают и провожают самолеты и т. д. Хорошо трудятся в Заполярье начальники радиостанций М. Н. Буторин, Ю. М. Галяс, Г. М. Мальцев, Ф. И. Данилов, И. А. Кучельдинов, А. А. Коптилов, М. Г. Спиридонов, А. М. Разумков, радиооператоры — Г. Т. Спиридонова, И. А. Алиев, Г. В. Гайдабура, А. Я. Мотовилова и многие другие.

Можно с полной уверенностью сказать, что работники службы связи Тюменской авиагруппы примут все зависящие от них меры, чтобы достойно встретить сорокалетие Аэрофлота и высоко держать звание связистов Гражданской авиации, надежно обеспечивать регулярность и безопасность полетов.

А. ФАДЕЕВ,
начальник службы
связи Тюменской
авиагруппы.

НАМ ПИШУТ

СТРАННЫЕ ПОРЯДКИ

На днях из-за плохих метеоусловий нашему экипажу пришлось заночевать в Перми. Однако напрасно мы надеялись на хороший отдых. Дело в том, что в гостинице аэропорта отсутствует самый элементарный порядок.

Знакомство с гостиницей началось с того, что мы вынуждены были коротать время без света. Напрасно пилоты шелкали выключателями и с надеждой взирали на лампочку, в комнате царил первозданная темнота.

Времени было еще мало и мы решили скоротать вечер в комнате отдыха за телевизором. Но и здесь нас поджидал сюрприз. Телевизор, который украшал один из углов комнаты, обладал странной особенностью. Он показывал ровно три минуты, а затем замолкал. После перерыва экран снова зажегся, но опять же ненадолго. Согласитесь, что вряд ли такое зрелище доставляет удовольствие.

Вызывает удивление и та литература, которая разбросана на столе. Судя по всему, хозяева гостиницы решили, что их гости являются самыми яркими профсоюзными активистами. Только этим можно объяснить, что стол в комнате отдыха буквально ломится от профсоюзных журналов. Ничего другого, за исключением нескольких номеров областной газеты, мы здесь не нашли.

Говоря о беспорядках, можно еще упомянуть о кипах белья, наваленных в шкафах для одежды, о пыли на подоконниках, рассказать про облезлые стены, но нам кажется, и без этого достаточно. Каждому ясно, что руководители Пермского аэропорта не заботятся об отдыхе пилотов, считая это дело второстепенным.

В. ЛИХАНОВ,
пилот.

РОКОВАЯ СЪЕМКА

Во время съемки для нового американского фильма сцены аварии самолета трагически погиб 51-летний летчик-акробат Кен Тайлер. Пролетавший на небольшой высоте самолет вдруг врезался в землю.

Кен Тайлер принимал участие в гражданской войне в Испании на стороне республиканцев, в период китайско-японской войны считался лучшим китайским летчиком. В годы минувшей войны Тайлер служил пилотом в канадской армии.

В поисках средств к существованию, Тайлер попадает затем в Голливуд, где практикуется на съемках аварий самолетов и создает 144 «потрясающих зрителей» сцены. Последняя, 145-я сцена, оказалась для него роковой...



ПОСАДКА ОТМЕНЯЕТСЯ

Несколько довольно неприятных минут пережили пассажиры самолета, который ночью прибывал на аэродром в Порт-Харкоте (Нигерия). Пилот уведомил их, что посадка здесь отменяется. В аэропорту, гласила полученная радиотелеграмма, таинственно похищены все лампы, освещавшие бетонную дорожку...

Самолету волею-неволею пришлось сделать посадку в другом порту.

Лыжная прогулка

НАШ ФОТОКОНКУРС



Фотоэтиюд нашего читателя
А. КУЗНЕЦОВА.