

ОПЫТ МАЯКОВ—НАШЕ БОГАТСТВО

На днях в Баку состоялся семинар заместителей командиров по политчасти подразделений спецприменения Аэрофлота. В столицу Азербайджана прибыли политработники из РСФСР, Казахстана, Грузии, Украины, Армении, республики Средней Азии, Белоруссии для глубокого изучения опыта организации партийно-политической и воспитательной работы в подразделении коммунистического труда, где командиром А. Амирханов.

Семинар начался с доклада заместителя начальника политуправления ГВФ И. Молчанова о состоянии и мерах улучшения партийно-политической и воспитательной работы среди личного состава подразделений авиации спецприменения.

Заместитель командира подразделения по политчасти Е. Коган обстоятельно рассказал об опыте организации партийно-политической и воспитательной работы по обеспечению безопасности полетов и укреплению дисциплины среди личного состава.

Опыт организации летной работы экипажей на оперативных аэродромах поделился и. о. командира подразделения коммунистического труда А. Коломеец.

О формах и методах воспитательной работы в авиазвене рассказал командир звена Е. Плотников.

Участники семинара побывали в подразделении коммунистического труда, познакомились с планами партийно-политической работы, организацией пропаганды Наставлений, наглядной агитацией, с тем, как здесь поставлена гласность соревнования.

На семинаре обсуждены вопросы индивидуальной воспитательной работы, роли методического совета подразделений в обучении и воспитании летчиков, организации быта и отдыха экипажей на оперативных аэродромах, партийного руководства комсомолом, обобщения и распространения опыта маяков соревнования.

В работе семинара приняли участие работники Уральского управления ГВФ. «Обмен опы-

том работы, который состоялся в Баку, — сказал заместитель командира Пермского подразделения И. С. Воробьев, — бесспорно, поможет нам лучше организовать партийно-воспитательную работу, что является залогом выполнения производственного плана».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 7 (1216).

СУББОТА

26 ЯНВАРЯ

1963 г.

Год издания

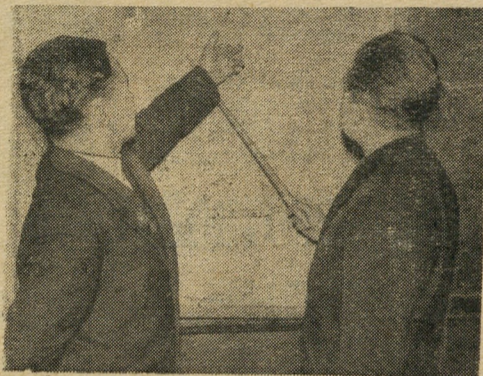
XX

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Чтобы умело и грамотно эксплуатировать самолет, летчику необходимо изучить материальную часть. Перед каждым вылетом авиаторы закрепляют свою теоретическую подготовку, повторяют пройденное.

На снимке (слева направо): старший инженер Тюменского подразделения Анатолий Михайлович АГАПОВ объясняет систему смазки двигателя молодому пилоту Анатолию Степановичу КУРАГИНУ.

Фото Л. Ефимова.



Курс — Челябинск

Недавно с Шереметьевского аэропорта столицы поднялся турбовинтовой самолет ИЛ-18 и взял курс на Челябинск. Этим рейсом начались беспосадочные полеты между Москвой и Челябинском. Расстояние свыше полутора тысяч километров ИЛ-18 преодолевает за 2 часа 30 минут. Теперь билет на линии Москва — Челябинск стоит дешевле: 28 рублей вместо 33.

В гостях у избирателей

Деятельно готовятся к выборам в Верховный Совет РСФСР и местные Советы авиарботники службы движения. Лучшие из них назначены агитаторами.

У своих избирателей побывали движенцы Брюханов, Семенец, Ильиных, Кувайцев, Холодович и другие. Они составили списки, познакомили избирателей с необходимой литературой.

Агитаторы-движенцы участвовали в двух семинарах, которые проходили в агитколлективе Свердловского аэропорта.

ДЛЯ ГОЛОСУЮЩИХ ВПЕРВЫЕ

На днях в клубе Устьского аэропорта состоялся вечер молодых избирателей. С докладом выступил руководитель агитколлектива аппарата УрТУ ГВФ тов. Деревянченко. В своем выступлении он рассказал молодежи о предстоящих выборах в Верховный Совет РСФСР и местные Советы.

В заключение вечера для молодых избирателей был дан концерт силами художественной самодеятельности клуба.

Гражданская авиация обрела реактивные крылья

Приближается знаменательная дата — 40-летие Гражданского воздушного флота СССР. Ветераны Аэрофлота хорошо помнят, каким был воздушный транспорт еще в недавнем прошлом, когда его основу составляли поршневые самолеты, а работа имела ярко выраженный сезонный характер: ведь летали тогда «по погоде» и преимущественно в светлое время суток.

Благодаря повседневной работе Коммунистической партии и Советского правительства на воздушном транспорте, особенно за последние годы, произошли огромные изменения. Теперь его основу составляет реактивная техника. Внедрение в эксплуатацию большого количества скоростных многоместных самолетов позволило нам ежегодно увеличивать объем перевозок в среднем на 30 процентов. Только за четыре года семилетки воздушным транспортом перевезено 77 миллионов пассажиров, или в полтора раза больше, чем за предшест-

вующие 35 лет. Намного возросли перевозки народнохозяйственных грузов и почты, а площади сельскохозяйственных культур, ежегодно обрабатываемых самолетами авиации спецприменения, исчисляются десятками миллионов гектаров. Гражданская авиация нашла широкое применение в различных областях народного хозяйства, она используется для целей развития науки и культуры, связи и народного здравоохранения.

Все, что достигнуто Аэрофлотом, является результатом самоотверженного труда его личного состава. Авиарботники с большим энтузиазмом воспринимают задачи, которые партия и правительство ставят перед коллективом работников гражданской авиации, и борются за их выполнение, не боясь трудностей, а они бывают всегда и притом немалые. Достаточно вспомнить хотя бы недавний период массового освоения и внедрения в эксплуатацию реактивных и турбовинтовых самолетов. Это был

В. ЕВТЕЕВ, начальник политуправления ГВФ

серьезный экзамен для работников Аэрофлота, когда проверялось их мастерство, зрелость, умение организовать работу по новому. И этот экзамен был выдержан с честью.

К 40-летию ГВФ авиарботники приходят, имея в своем активе много хороших дел. Но Коммунистическая партия учит нас не зазнаваться, не успокаиваться на достигнутом, она часто напоминает нам, что и в праздники полезно вспомнить о еще нерешенных задачах и наметить пути устранения недостатков.

В Аэрофлоте широкий размах получило движение за коммунистический труд. Пожалуй, нет такого подразделения, где бы не было ударников коммунистического труда. Почетное звание коллективов коммунистического труда присвоено летным подразделениям, где командирами тт. Амирханов и Караманов, ремонтному предприятю, где директором тов. Измирян, коллективам ряда аэропортов, многим экипажам, службам, бригадам. Эти ударники и коллективы, которых по праву называют нашими маяками, да и многие другие подразделения, которым еще пока не присвоено почетное звание, на деле доказали, что брак в работе может и должен быть исключен из нашей практики. А разве не в этом же убеждает нас опыт «миллионеров» — летчиков, штурманов, бортрадистов? Миллионеры — золотой фонд Аэрофлота. Среди миллионеров немало таких, которые награждены несколькими знаками «Заналет». На протяжении всей своей долготелней работы в авиации они летают безаварийно.

Одни подразделения, и таких большинство, систематически выполняют государственный план авиатранспорта и авиационных работ, добились высо-

кого суточного и годового налета на каждый самолет, другие же отстают с выполнением планов, неудовлетворительно используют технику. В ряде аэропортов плохо обслуживают пассажиров. Есть и другие недостатки в нашей работе.

Генеральная линия развития Гражданского воздушного флота определена новой Программой КПСС, которая предусматривает превращение воздушного транспорта в один из массовых видов перевозок пассажиров. Задачи Аэрофлота намечены решениями XXII съезда КПСС. Над их выполнением нам предстоит много и упорно работать.

На 1963 год запланировано перевезти 35 миллионов пассажиров. Задание это реальное. Резервы, которыми располагает Аэрофлот, позволяют нам поддерживать высокие темпы ежегодного наращивания объемов работы, для этого у нас есть достаточно сил и возможностей.

Успех любого дела решают люди, а коллектив работников Аэрофлота — здоровый и работоспособный. У нас насчитывается большой отряд коммунистов и комсомольцев, и если каждый из них будет в авангарде производственников, если в лице каждого из них авиарботники будут видеть своего вожака, пример для подражания, — в успехе можно не сомневаться.

В нынешнем году парторганизации сумели вовлечь в учебу в различных формах политического образования новые тысячи авиарботников. Они с интересом изучают историю и теорию партии, материалы XXII съезда КПСС, решения ноябрьского Пленума ЦК партии, вопросы конкретной экономики. Учеба способствует росту политической сознательности людей, их производственной и общественной активности. Они перестают мириться с недостатками в работе, строго оценивают и свое личное поведение на производстве и в быту и поведение тех, кто не дорожит честью советского авиарботника.

Мы располагаем огромным общественным активом. Это, прежде всего, члены комиссий партийного контроля хозяйственной деятельности, пропагандисты и агитаторы, члены постоянно действующих производственных совещаний, общественные инспекторы по безопасности полетов, комсомольские штабы за отличное обслуживание пассажиров, рабкоры низовой печати, женские советы и т. д. Общественный актив — большая сила. С его помощью мы можем сделать очень многое, в частности быстрее решать вопросы технического прогресса воздушного транспорта, обеспечения полной безопасности, высокой регулярности и экономичности полетов, устранить недостатки в обслуживании пассажиров, призвать к порядку нарушителей дисциплины и тех авиарботников, кто страдает зазнайством, кто свое личное ставит выше общественного.

Но эту силу надо привести в действие, дать ей верное направление. Вот здесь и открывается широкое поле деятельности для наших политорганов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций. Быть тесно связанными с коллективом, поддерживать его здоровую инициативу, опираться на общественность должны и наши командиры. Лишь тогда командир окажется на высоте своего положения, если он будет умело сочетать свои административные права с обязанностями воспитателя подчиненных.

Весь советский народ своим самоотверженным трудом создает материально-техническую базу коммунизма. Советские авиарботники тоже вносят свой вклад в это всенародное дело. К своему 40-летию гражданская авиация Советской страны обрела могучие и надежные реактивные крылья. Работники Гражданского воздушного флота будут трудиться над тем, чтобы эти крылья еще более окрепли.

НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ



Неплохо встретили Новый год авиарботники ЛЭРМ Свердловского аэропорта. Производственный план выполнен к 10 декабря на 104,7 процента. Увеличился объем обслуживания турбореактивной техники.

Значительно возросла активность наших рационализаторов. В прошлом году подано в брыз 44 предложения, из них принято 38 и внедрено 36. По итогам рационализаторской работы выпущено два бюллетеня, проведен конкурс рационализаторов.

Лучшими рационализаторами по праву считаются авиатехники Загорский, Буторин, техник-лаборант Мурашов и другие. Они награждены премиями воир.

Пополнились ряды наших маяков. Ими стали мастер-лаборант П. И. Погодаев, техники по приборам П. С. Васильев, И. В. Логинов, А. Н. Павлов, инженеры ОТК Н. И. Шаламов, А. А. Брусницын, авиатехники Смолин, Долгушин и многие другие.

Сейчас авиарботники ЛЭРМ стремятся трудиться так, чтобы каждый самолет был обслужен только с высоким качеством. И нет сомнения в том, что к 40-летию Аэрофлота мы придем с высокими производственными показателями.

Я. ЯРОШЕВИЧ,
начальник ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

ОДНИ ОБЕЩАНИЯ

Читая заметку «Материнское спасибо», опубликованную в газете «Авиатор Урала» 5 января с. г., радуешься и завидуешь матерям, чьи дети устроены в садик.

Я пишу эту заметку на работе, а мои дети — старшему 5 лет и младшему 3 года — сидят одни дома. Обидно, что наши руководители не проявляют заботы о нас, матерях.

Строительство садика в Челябинском аэропорту начали

год назад. Возвели здание, подвели к нему канализацию и отопительную систему. Но вот с лета прошлого года строительство забросили.

Мы, женщины, обращались к командованию и в местный комитет, предлагали свою помощь, чтобы только скорей завершить строительство садика. Но нас до сих пор только обещаниями кормят, а воз и ныне там.

Все это отражается на настроении человека, появляется лишняя нервозность. Поэтому неудивительно, что мы не имеем возможности участвовать в общественной работе аэропорта. Заканчивается смена — и бегом домой: беспокоиться за оставленных дома детей.

Хочется спросить у наших руководителей: думают ли они о судьбе садика или надеются еще кормить нас обещаниями. Нам кажется, что пора решить в срочном порядке этот важный вопрос.

З. КОТЕНЕВА,
работница радиобюро
Челябинского аэропорта.

НА КОРОТКОЙ ВОЛНЕ

1. Счастье болтуна

Удалось в эфире болтуну
Оседлать короткую волну.
Чуть не ошалел от счастья он:

— Здорово язык мой
удлинен!..

2. АНТЕННА

Всю жизнь антенна
Трудится бессменно,
Упрямо, вопреки стихиям
злым.

Но не кичится стойкая
антенна
Высоким положением
своим:

Радостные итоги

Хорошо поработали в истекшем году авиароботники-движенцы. Профсоюзная организация службы подвела итоги соцсоревнования за последний месяц прошлого года.

Первое место присуждено смене, возглавляемой тов. Свинтецким, второе — смене тов. Яшнова, третье — смене тов. Юрьева. **Б. ХРОМОВ.**

Герои встречаются в Свердловске



На фотографии перед тобой, читатель, три мужественных человека. Справа — А. В. Кузнецов, ныне начальник Магнитогорского аэро-

порта, а в годы войны легендарный участник партизанских боев в Польше, награжденный «Золотым Крестом».

В центре — бывший узник Заксенхаузена Л. М. Пятых. Слева — М. П. Девятаев. О его героическом побеге из плена на фашистском самолете сейчас знает каждый.

Ломатор выключен!

«Не будь внизу приемного устройства —
Пришлось бы от безделья
мне ржаветь...»
...Антенны замечательное
свойство
инным чинам неплохо б
займеть!

3. Лирику-борзописцу

Ты пишешь:
«Стал эфир спокоен, чист.
Умолкли рации, помех
не слышен свист...»

Запомни-ка:
Эфир бывает «чист»,
Когда оглох
Или заснул радист!

В. МИЛЮТИН,
радиооператор Курганского аэропорта.

ШИРЕ ПРИМЕНЯТЬ ВЕРТОЛЕТЫ

Линии электропередачи, как правило, пересекают труднопроходимые, а порой почти недоступные места. Поэтому при прокладке линий основное время (60—70 процентов) уходит на подготовительные работы: рубку просек, устройство дорог, транспортировку оборудования.

Значит, чтобы сократить сроки и трудовые затраты на строительство линий, надо в первую очередь ускорить и удешевить подготовительные работы. Эффективный путь к этому — применение вертолетов. Надо частично отказаться от «наземной» технологии, требующей громоздких колесных и гусеничных подъемно-транспортных сооружений и хо-

роших подъездных путей.

В нашей стране создано несколько конструкций первоклассных вертолетов различного типа. Некоторые из них с успехом применялись на сооружении отдельных участков линий электропередачи и давали большую экономию средств и времени. Но массового распространения такая практика, к сожалению, не получила.

Почему же, несмотря на высокую эффективность, вертолеты не применяются в энергостроительстве? Это объясняют обычно очень высокой стоимостью их эксплуатации. Однако и при этом применять вертолеты во многих случаях выгодно. Так, одна из аэрогеофизи-

ческих экспедиций провела с помощью вертолета гравиметрическую съемку за одну неделю. Обычно же на это уходило не менее года!

Практика показывает, что вертолеты выгодно арендовать для изыскания трассы, бетонирования фундаментов, навески проводов, а также для осмотра и ремонта линий после ее ввода в строй. Бригада линейной службы за рабочий день способна осмотреть не более 28 километров трассы, а человек на вертолете за то же время проверит 400—500 километров.

Разумеется, с повестью дня не снимается проблема создания вертолета, специально приспособленного для строительства линий электропередачи. Такие вертолеты могли бы быть проще и дешевле машин общего назначения. Надо начать научно-исследовательские работы по испытанию различных типов вертолетов, со ставлению новой прогрессивной технологии. Определению экономичных расстояний, изучения вертолета как комплексного и эффективного механизма.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС14081. Заказ № 2714.

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

Награда за мужество

Это произошло в районе Охотска. Работницы рыбозавода И. Бакина и Г. Тимофеева переходили по льду реку Кухтуй. В трехстах метрах от берега лед начал ломаться и женщины оказались в воде.

В это время над рекой пролетал вертолет Ми-4. Летчики сразу поняли, что произошло что-то неладное, и поспешили к месту происшествия. Вертолет завис над полянкой, его дверцы распахнулись и бортмеханик Романюк и второй пилот Мелещенко, изловчившись, прямо руками вытащили обеих женщин из ледящей воды. Вскоре пострадавшие были доставлены на берег, где их уже ждала автомашина.

— Так поступили бы все советские люди, — сказал командир вертолета Партолин в ответ на благодарности, высказанную спасенными членам экипажа.

За мужество и самоотверженность, проявленные при спасении жизни людей, начальник Главного управления ГВФ наградила экипаж вертолета — комсомольцев Николая Партолина, Юрия Мелещенко и Василия Романюка знаками «Отличник Аэрофлота».

В НОВОГОДНИХ НОМЕРАХ

Новогодний номер стеновой газеты «Движенец» Кольцовского аэропорта привлекает читателя красочным оформлением и содержанием. На большом листе ватмана редколлегия удачно разместила рисунки и заметки: новогодние пожелания работникам службы движения и других служб.

Удачно написаны новогодние частушки, сопровождаемые дружескими шаржами:

Кодировщица Тхоренко,
Видно, дремлет поутру.
Самолет летит в Тбилиси,
Улетая в Бухару.

Часы стали у метристов,
Но их некому менять.
И по солнцу, вспоминая предков,
Стали время измерять.

План автобус выполняет,
Пассажиров собирает,
А когда их привезет, —
Сам Пакулин не поймет!

Думается, что редколлегия газеты «Движенец» в новом году будет заботиться не только об оформлении каждого номера, но и оперативности. Важно, чтобы газета выходила чаще.

В автобазе аэропорта неплохо оформлен новогодний номер стеновой газеты «За рулем». С интересными, содержательными заметками выступили в нем инженер Ястребков, сменный механик Дубин, работник Ларинин.

В каждом выступлении чувствуется, что авторы горячо болеют за работу коллектива, призывают всех работников трудиться так, чтобы автотранспорт был всегда в строю.

Сменный мастер Дубин рассказывает о своих товарищах Коротких, Назимове, Рудакове, Старкове, Сулове Лаптеве и других, добившихся больших производственных успехов.

Гражданская АВИАЦИЯ

№ 12

Вышел в свет очередной 12 номер журнала «Гражданская авиация» за 1962 год.

В передовой статье «Ленинским курсом» говорится о задачах, поставленных ноябрьским Пленумом ЦК КПСС перед трудящимися нашей страны и, в частности, перед работниками Аэрофлота.

Статья первого заместителя начальника ГУ ГВФ Г. Счетчикова «Расписание — закон» ставит задачу ликвидировать причины задержек и опозданий вылетов самолетов. Кроме того, автор подчеркивает, что летно-подъемный состав должен в совершенстве знать современную технику. «Работать так, чтобы воздушные семафоры были всегда открыты, чтобы для пассажиров и грузов всегда была «зеленая улица» — боевая задача личного состава Гражданского воздушного флота», — этими словами заканчивается статья.

Большое место отведено в журнале достойной встрече со рокалетия Гражданского воздушного флота СССР. Этой теме посвящена, например, статья «Гласность, сравнимость, поощрение», информации под рубрикой «Из истории авиации», в которых приводятся интересные факты из жизни управлений союзных республик.

Под рубрикой «Партийная жизнь» на страницах журнала помещен материал «Контроль — это помощь», где раскрывается опыт деятельности партийных организаций по идеологической работе.

Большое внимание уделяется в журнале материалам из жизни подразделений Гражданского воздушного флота. Здесь поднимаются вопросы экономики, рационализации. В статьях под общим названием «Слово о тренажерах» пропагандируется опыт работы по повышению квалификации летного состава.

Под рубрикой «Клуб интересных встреч» печатается корреспонденция командира корабля Ту-114 Х. Н. Цховребова «На крыльях дружбы», повествующая о полете советского скоростного воздушного корабля в Гавану — столицу Кубы.

Освещена в журнале и тема космонавтики. О научных задачах, которые должны решить дальнейшие полеты в космос, подробно рассказывается на его страницах.