

Наши славные МАЯКИ



Бригадир слесарей-сборщиков Александр Иванович Иванов в коллективе ремпредприятия пользуется заслуженным авторитетом, как опытный мастер своего дела. Недавно партийная организация приняла его кандидатом в члены КПСС.

За трудовые успехи и безупречное поведение в быту А. И. Иванову присвоено звание ударника коммунистического труда.

На снимке: ударник коммунистического труда А. И. ИВАНОВ.

Фото Р. Пикова.

Авиатор Урала

№ 52 (1261).
СУББОТА,
6 ИЮЛЯ
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

Авиарботники Урала!

ВСТРЕТИМ ДЕНЬ
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ТА СССР НОВЫМИ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ
УСПЕХАМИ.

Пример, достойный подражания

Ростки НОВОГО

Вести с полей

Работаем в счет 1964 года!

В результате хорошей организации работ авиация спецприменения нашего подразделения к первому июля полностью завершила выполнение плана 1963 года.

По плану на 1963 год предполагалось обработать 90 тысяч гектаров площадей, на 1 июля по предварительным данным уже обработано 93 тысячи га.

Коллектив уктусских «спецпримененцев» продолжает работы в счет шестого года семилетки.

А. МИХЕЛЬСОН, инженер по спецприменениям
2-го Свердловского объединенного подразделения.

В походе за «большой хлеб»

Начиная с ранней весны, экипажи самолетов спецприменения из подразделений Уральского управления ГВФ начали активную борьбу на полях областей и республик Урала за повышение урожайности.

Известно, что основным в авиахимработах на селе является борьба с вредителями сельскохозяйственных культур, однако самый большой объем работ выпадает на долю борьбы с сорной растительностью.

Как в борьбе с вредителями сельскохозяйственных культур, так и в уничтожении сорняков уральские лет-

чики показали высокий класс работы и успешно справляются с плановыми заданиями.

Особенно успешно идут дела у «спецпримененцев» 2-го Свердловского объединенного подразделения, где командиром тов. Волков, и в Курганском подразделении, где и. о. командира тов. Титов.

Как известно, в настоящее время погода благоприятствует производству авиахимработ, необходимо приложить все силы к повсеместному успешному завершению работ.

Г. КОЗИН,
инженер по спецприменениям Уральского
управления ГВФ.

В СЯКИЙ, кому приходится бывать в аэропортах местных воздушных линий, как правило, удивлялся крайне примитивному устройству их. До настоящего времени такого рода аэродромы представляют собой посадочные площадки, все наземное оборудование которых состоит в крохотных деревянных домиках.

Трудно себе представить, как в таком домике на «курьих ножках», на площади 12—15 квадратных метров, размещаются службы аэропорта: и связисты, и диспетчера по руководству движением, и кассиры, и, наконец, начальник аэропорта и техслужба. И даже, если взять в расчет то, что в аэропортах МВЛ некоторые должностные обязанности совмещаются, то все равно условия работы, не говоря уже о культуре обслуживания пассажиров, для авиарботников здесь явно неудовлетворительны.

Почему же аэропорты местных воздушных линий оказались в таком затруднительном положении?

Дело все в том, что их строительство производится за счет средств местных бюджетов. Однако, в большинстве городов и районных центров Свердловской области среди местных руководителей сложились ведомственные традиции. Эти товарищи рассуждают примерно так: «поскольку

аэропорты относятся к системе Аэрофлота, пусть Аэрофлот и заботится о них». При этом совершенно упускается из виду то, что в первую очередь в надежном, регулярном воздушном сообщении, а следовательно, и в благоустроенных аэропортах заинтересовано местное население.

Но там, где местные руководители понимают, какая роль в жизни трудящихся и в хозяйстве районов ныне принадлежит авиации, трудности в изыскании средств на благоустройство аэропортов отступают перед инициативой хозяйственников.

В ЭТОЙ связи хочется рассказать об аэропорте Туринск. До недавнего времени этот аэропорт местного значения ютился, как и десятки его собратьев, в маленьком деревянном домике. И когда, бывая в Туринске, заместитель командира 2-го Свердловского объединенного подразделения тов. Демьяненко заводил речь в горисполкоме о том, что не худо было бы разместить аэропорт в другом, более подходящем, помещении, местные руководители беспомощно разводили руками. И действительно, учитывая местные бюджетные возможности, казалось, невозможно что-то предпринять.

Но времена меняются, и в Туринске произошло нечто неожиданное.

В конце 1962 года в кабинете первого секретаря райкома партии тов. Кузнецова (сейчас он председатель райисполкома) собрались директора предприятий, заведующие отделами и другие ответственные товарищи. На повестке дня стоял один вопрос: строительство нового аэровокзала. Были взвешены самым тщательным образом имеющиеся возможности каждого предприятия, каждой организации в изыскании необходимых средств, и решение пришло само собой: новый аэровокзал необходим и он будет сооружен.

Прошло менее чем полгода и в створе городской дорожной магистрали возвышается бело-розовое кирпичное здание, над которым как корабельная рубка уходит в высь башня кругового обзора с укрепленной над ней антенной. В

просторных помещениях еще пахнет свежей краской. Здесь все, как в первоклассном аэропорту (конечно, в меньших масштабах). Отличный зал ожидания для пассажиров, комната матери и ребенка, касса, служебные помещения, комнаты отдыха для пилотов, помещение для буфета и т. д.

Как же удалось в такое короткое время построить это замечательное сооружение? Коротко об этом рассказал председатель горисполкома Анатолий Иванович Урусов. Оказывается, решили успех строительства не столько деньгами, изысканными на месте, а порыв, энтузиазм трудящихся города, в первую очередь — строителей.

Предварительно была проведена широкая разъяснительная работа на предприятиях, в организациях и учебных заведениях. В результате строительство с самого начала шло методом народной стройки. Субботники, воскресники в течение полугодия были массовыми явлениями.

Большую помощь в строительстве оказали учащиеся строительного училища, практика которых по кладке стен, штукатурным и малярным работам проводилась на площадке аэровокзала. Несомненно, в связи с широким вовлечением общественных начал чистые материальные затраты на возведение здания нового аэропорта были сведены до минимума и оказались вполне посильными для местного бюджета.

К ОНЕЧНО, трудностей было много. Начальник аэропорта А. П. Алферов, начальник строительного управления № 5 Е. И. Эрганов, главный инженер М. Н. Могильников приложили немало энергии, чтобы организовать работы с наибольшей отдачей. Однако строители вместе со всеми трудящимися города Туринска одержали победу: новые воздушные ворота города готовы к приему крылатых гостей. Тем самым туринцы показали пример для всех городов и райцентров Свердловской области и Урала в деле содействия сплошной аэрофикации страны, предусмотренной Программой КПСС.

В. СИБИРЕВ.

В МИРЕ НАУКИ И ТЕХНИКИ

РАКЕТОПЛАНЫ БУДУЩЕГО

Решительным переходом от «земного» авиатранспорта к «космическому» будет применение ракет и ракетопланов на базе использования ракетносителей, созданных для исследовательских целей.

Ученые и конструкторы многих стран мира работают над решением ряда основных проблем, возникающих при создании пробных пилотируемых космических аппаратов, в частности космического самолета, т. е. самолета, способного автономно изменять траекторию полета в верхних слоях атмосферы и при посадке.

Прежде всего, конечно, необходимо, обеспечить безопасные жизненные условия для людей при полете на высотах 100 километров и выше и при нагреве обшивки такого «космолета» до 800—1000°С (в оптимальном варианте).

Основные конструктивные направления в разработках орбитальных и космических аппаратов формируются вокруг главной проблемы — создания теплопрочных конструкций минимального веса. Считают, что такие конструкции

могут быть двух типов: «горячие» и «холодные».

«Горячие» конструкции — это такие, которые нагреваются и могут существовать длительное время при высоких температурах. Излучение тепла осуществляется несущей или не несущей теплоизоляцией, а поглощение тепла — уносом масс низкой или высокой температуры.

«Холодные» конструкции с пассивным или активным охлаждением обязательны для летательных аппаратов с более продолжительным временем пребывания в атмосфере, чем «горячие», в особенности при неоднократном их применении. Возможны при этом конструкции с теплопоглопителями — металлами, окислами их, графитами, а также с конвективными способами охлаждения водой, газами или жидкостями. Упругие свойства керамических теплозащитных материалов значительно улучшает химия силикатов.

В. МЯСИЦЕВ,
генеральный конструктор.

Каждый полет — под контроль общественности

На днях политотдел Уральского управления ГВФ провел совещание общественных инспекторов по безопасности полетов, которые поделились опытом своей работы в подразделениях.

Выступая в прениях по докладу старшего инспектора по безопасности полетов УрТУ ГВФ В. С. ЗАМЯТИНА, многие участники совещания высказались за усиление роли общественности в деле укрепления дисциплины, в контроле за неукоснительным соблюдением правил, наставлений и приказов, регламентирующих летную работу.

Общественный инспектор, бортмеханик Свердловского объединенного подразделения А. А. Кошеленко подчеркнул в своем выступлении, что командование подразделения несерьезно отнеслось к работе общественных инспекторов по безопасности полетов. Долгое время никто в подразделении не мог назвать даже фамилий общественных инспекторов. Когда с подразделения стали спрашивать отчет о работе общественных инспекторов, началось спешное переизбрание.

К сожалению, тов. Кошеленко — представитель крупнейшего в управлении подразделения ничего конкретного о своей общественной работе по безопасности полетов не рассказал.

Инженер ОТК цеха технического обслуживания 2-го Свердловского объединенного подразделения Ю. С. Тарасов

(ЗАМЕТКИ С СОВЕЩАНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ УрТУ ГВФ)

рассказал, что в практике его работы в качестве общественного инспектора по безопасности полетов встречаются случаи, когда приходится напоминать летному составу даже о таких «мелочах», как правильное размещение грузов. А об особенностях нового воздушного винта самолета Ан-2 Ю. С. Тарасов прочитал для летчиков целую лекцию.

— Как-то раз, — рассказывает тов. Тарасов, — мы решили произвести контрольный осмотр самолета Ан-2, принадлежащего другому управлению. В результате осмотра было обнаружено до 50 дефектов, самолет был задержан до полного устранения дефектов.

Как правило, общественным инспекторам по безопасности полетов приходится проявлять определенную настойчивость. Так, В. И. Прусаков, руководитель полетов службы движения Челябинского подразделения, привел пример, когда ему пришлось для установления новых указателей ветра на СКП обращаться вначале к начальнику АМСГ тов. Рыбакову, затем к начальнику аэропорта тов. Исаеву. Лишь после этого требование общественного инспектора было выполнено. Более того, иной раз приходится прибегать к стеной печати. Так, в Челябинском подразделении

на работников связи, не обеспечивающих выполнение указания общественного инспектора, в стенгазете поместили карикатуру. Помогло.

Не раз газета «Авиатор Урала» писала о подразделениях Тюменской авиагруппы, где особенно плохо обстоит дело с безопасностью полетов. Как же была там организована работа общественности по борьбе с аварийностью?

— Лично мне, — сказал В. А. Биркин, командир самолета из Тюменской авиагруппы, — стало известно, что я общественный инспектор по безопасности полетов за два дня до настоящего совещания.

Что касается работы общественных инспекторов по безопасности полетов в подразделении, где командиром тов. Тишин, то здесь известен такой случай. Когда общественный инспектор тов. Медведев докладывал командиру и его заместителю тов. Литвинову о случаях перегрузки самолетов Ан-2, то мер каких-либо принято не было.

Среди выступавших некоторые из участников совещания, так, например, инженер свердловских ЛЭРМ тов. Кошелев и работник тех же мастерских тов. Дорогинин высказали ряд конкретных предложений, по обеспечению безаварийной работы на стоянках самолетов, и привели ряд примеров, когда вмешательство общественных ин-

спекторов, их настойчивость помогли предупредить предпосылки к происшествиям.

Совещание прошло исключительно активно, выступили почти все его участники. Польза совещания несомненна. Главным итогом этого большого и нужного разговора, на наш взгляд, явилось то, что люди, от которых во многом зависит безаварийная работа в подразделениях нашего управления, еще и еще раз убедились в необходимости и плодотворности своей общественной работы.

Осталось добавить, что из аэропортов Березово, Тазовское, из Салехардского подразделения, как ни странно, на совещание не прибыло ни одного человека. Вся Тюменская авиагруппа была представлена двумя товарищами.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
старший инспектор
отдела кадров УрТУ
ГВФ, наш спец. корр.



Много лет трудится на ремонтном предприятии, где начальником Н. Н. Китин, Евгения Григорьевна Ширяева.

Она охотно передает свой богатый опыт молодым авиаремонтникам.

За отличные производственные показатели Е. Г. Ширяева награждена знаком «Отличник Аэрофлота».

На снимке: Е. Г. Ширяева на своем рабочем месте.
Фото Р. Пикова.

К БОЛЬШОЙ ЦЕЛИ

Пожалуй, не сыскать в Курганской области района, где бы не побывал на своем «вездеходе» Ан-2 Александр Иванович Юдин. Опытный пилот в совершенстве овладел «небесной» профессией и не случайно пользуется среди товарищей большим авторитетом.

С благодарностью вспоминают о пилоте работники колхозов и совхозов. Это с помощью А. И. Юдина и его товарищей, трудившихся на авиационных работах, они собирают большие урожаи с полей. В числе других Александр Иванович Юдин за помощь сельскому хозяйству награжден бронзовой и серебряной медалями.

Коммунист А. И. Юдин хорошо понимает, что сейчас главная задача авиарботников — трудиться безаварийно. Вот почему он в числе общественных инспекторов по безопасности полетов.

Совсем недавно в жизни Александра Ивановича произошло знаменательное событие. Товарищи тепло поздравили опытного пилота с налетом одного миллиона километров. Это значит, что сделан еще один шаг на пути к большой цели, к вершинам летного мастерства.

В. БУГРОВ.

САТИРА И ЮМОР

Как басню хоронили

Историю,
Для скептиков ужасную,
Мне слышать довелось
Не так давно.
Средь вымысла
в ней правды есть зерно...
Три умника похоронили

басню,
всерьез решив,
что так и быть должно.
Тяжелым камнем придавив
могилу

И дерном обложив
В три пары рук,
Они едва сказали через
силу:

— Ну, вот и все.
Теперь-то ей каюк!..

И прочь пошли, довольные
собою...

Но на рассвете —
О, кошмар какой! —
Один из них
С постели встал Совою,
Второй — Козлом,
А третий стал Лисой!..
А басня
Держит путь по белу свету,
то гневом жжет,
то юмором звенит...

Прочти, унылый скептик,
шутку эту

и... не пытайся басню
хоронить!
Вл. МИЛЮТИН,
радиооператор
Курганского аэропорта.

НАГРАДЫ — ЛУЧШИМ

На днях заместитель начальника Уральского территориального управления ГВФ по летной службе А. М. Туболец вручил группе общественных инспекторов по безопасности полетов Почетные грамоты за активную работу по борьбе с предпосылками летных происшествий.

Среди награжденных А. К. Филинских, командир самолета Челябинского подразделения, И. И. Осокин, командир самолета Пермского подразделения, В. Т. Кайгородов, старший техник Ханты-Мансийского аэропорта и другие.

ВНИМАНИЕ, НА СТАРТ!

Нынешний год для спортсменов - авиарботников необычный. Впервые в Уральском управлении проводится заочная Спартакиада здоровья. Трудно переоценить значение этого массового вида соревнований. Спартакиада, бесспорно, будет способствовать оживлению в физкультурной работе подразделений, выявит имена новых, молодых спортсменов.

Общее руководство по подготовке и проведению спартакиады осуществляется политотделом и спортивным советом Уральского управления ГВФ. На местах массовые соревнования организуют советы ДСО «Спартак» подразделений, комите-

ты ВЛКСМ и месткомы профсоюзам.

Участвовать в спартакиаде может любой работник подразделения, а также курсанты училищ, проходящие практику в подразделениях управления.

В зачет спартакиады включаются все спортивные соревнования, проводимые в коллективах в период с 1 мая по 1 ноября 1963 года.

В программу спартакиады подразделений можно включить любые виды спорта, в том числе и туризм. Каждый участник соревнований имеет право выступать по нескольким видам.

Победители спартаки-

ады определяются по следующим показателям: количество работников, принявших участие в массовых соревнованиях; число участников, выполнивших разрядные нормативы; общее число первичных (цеховых) организаций, участвующих в спартакиаде.

Более подробное описание условий проведения соревнований дано в специальном положении, которое в ближайшее время будет разослано в коллективы.

Подразделение, занявшее первое место в первой заочной Спартакиаде здоровья, награждается кубком и грамотой. Коллективам,

занявшим второе и третье места, вручаются грамоты.

Бесспорно, борьба за призовые места будет упорной. Советам ДСО «Спартак», комсомольским и профсоюзным организациям подразделений надо как можно оперативнее развернуть работу по организации соревнований на местах. Задача номер один — сделать спартакиаду массовой. Только в этом случае мы сможем рассчитывать на высокие спортивные результаты.

А. ЖИГУНОВ,
помощник начальника политотдела
УрТУ ГВФ по комсомолу.

В помощь лекторам и докладчикам

Примерная тематика

лекций и докладов, посвященных шестидесятилетию Второго съезда РСДРП:

1. Борьба В. И. Ленина за создание марксистской партии в России.
2. Историческое значение II съезда РСДРП.
3. Партия большевиков — вдохновитель и организатор победы Великой Октябрьской социалистической революции.
4. Исторический опыт борьбы КПСС и советского народа за превращение в жизнь ленинского плана построения социализма в СССР.
5. Международное значение опыта КПСС.
6. Борьба КПСС за сплочение международного коммунистического движения.
7. Интернационалистические традиции КПСС и поддержка международного рабочего и на-

ционально-освободительного движения.

8. КПСС — боевой, испытанный авангард советского народа.

9. Коммунистическая партия — вдохновитель и организатор победы советского народа в Великой Отечественной войне.

10. Борьба партии за восстановление и развитие ленинских норм партийной и государственной жизни.

11. В. И. Ленин о роли народных масс и личности в истории.

12. КПСС — партия всего советского народа.

13. Политическая и организаторская деятельность партии на современном этапе строительства коммунизма.