

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 10 (931). СРЕДА, 10 ФЕВРАЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

Навстречу знаменательным дням

Весь советский народ готовится достойно отметить 90-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина — организатора и создателя Коммунистической партии и Советского государства. Все трудящиеся нашей страны стремятся встретить эту знаменательную дату — 22 апреля 1960 года — новыми трудовыми успехами, порадовать Родину-мать высокими производственными достижениями.

Сейчас у людей всего прогрессивного человечества особенно повысился интерес к жизни и деятельности вождя мирового пролетариата В. И. Ленина. Каждый стремится узнать, как можно больше нового, поучительного о Владимире Ильиче.

Ценные реликвии, которые особенно близки и дороги работникам Гражданского воздушного флота, хранятся в Центральном музее В. И. Ленина в Москве. Это письмо начальника и военного комиссара Московской школы авиации Владимиру Ильичу, а также удостоверение о том, что В. И. Ленин является почетным краснофлотцем воздухоплавательных частей Киевского Военного Округа.

Используя тексты всех этих документов и имеющуюся богатую литературу, агитаторы, пропагандисты, руководители всех степеней должны развернуть работу по ознакомлению личного состава уральских подразделений с жизнью и деятельностью Владимира Ильича Ленина. Здесь необходимо использовать все формы политмассовой работы: беседы, доклады, политинформации, ленинские чтения, стенную печать, рассказы авиаспециалистов, побывавших в музеях Владимира Ильича, и т. д.

К этой работе необходимо также привлечь сотрудников библиотек, клубов. В красных уголках и комнатах отдыха следует оформить выставки о жизни и деятельности В. И. Ленина.

Долг партийных организаций вместе с профсоюзными и комсомольскими организациями — возглавить эту работу, проводить ее широко и содержательно, доходя до каждого авиаспециалиста.

В кабинете политического просвещения Свердловского авиагарнизона заканчивается оформление выставки, посвященной жизни и деятельности Владимира Ильича Ленина. На выставке широко представлены картины, плакаты и другие наглядные пособия, освещающие события из биографии вождя мирового пролетариата. В читальном зале библиотеки кабинета политпросвещения организована книжная выставка, где можно

увидеть брошюры, журналы, книги с воспоминаниями о Владимире Ильиче родных и близких, рабочих и крестьян, знавших В. И. Ленина. С каждым днем в подразделениях Уральской авиагруппы все шире развертывается подготовка к празднованию 90-летия со дня рождения В. И. Ленина. Так, например, начальник автобазы Свердловского аэропорта В. Н. Моисеев провел две политинформации. Тема одной из них была: «90 лет со дня рождения Владимира Ильича Ленина», тема другой — «Жизнь и деятельность В. И. Ленина».

За Полярным кругом

Суровые условия —
не помеха

РЕПОРТАЖ

Короток зимний день на Севере. Появится на заволакиваемом серой дымкой горизонте солнце, словно огромный красный шар, и, не успеешь оглянуться, как оно снова скрывается в безграничных заснеженных просторах.

Ночью, когда на небе зажигаются миллионы холодных северных звезд, глухая студеной тундра, простирающаяся на тысячи и тысячи километров вокруг, кажется необыкновенно таинственной. И первое впечатление такое, словно здесь все замерло. Но нет. Даже в этот сильный мороз тут, в Тазовском аэропорту, как и по всей нашей необъятной стране, бурлит жизнь.

Вот до слуха доносится гул моторов. Это трактористы Геннадий Николаевич Алексеев и Владимир Михайлович Мармышев расчищают взлетную полосу. Ни сильный ветер, ни сорокаградусный мороз не страшат этих скромных тружеников Севера. Они хорошо знают свое дело и с честью выполняют задачу.

С огоньком трудится на своем бензоаппарате водитель Александр Владимирович Загайнов. Я человек маленький, незаметный. Моя роль в общем труде незначительная, — замечает в ходе беседы шофер бензоаппарата.

Но это говорит скромность советского человека.

Несколько поближе к зданию аэропорта, у самолетов, при свете электрических лампочек работают авиационные техники и механики. Они готовят машины к полетам: самым тщательным образом проверяют каждый механизм, каждую деталь. Обнаружив неисправность, они тут же устраняют ее.

Очень сложная эта работа. Большого мастерства и каждодневного, незаурядного мужества требует она от каждого авиаспециалиста. Взять хотя бы эту ночь. Трудиться приходится на открытом воздухе, а столбик термометра опустился к цифре — 40°.

Вот у самолета работает авиационный техник Виктор Михайлович Харламов. Это отлично знающий свое дело специалист.

Рассказы

О ВЕЛИКОЙ ЖИЗНИ

Его умелые руки даже в этот сильный мороз ловко орудуя различными ключами, отвертками и другими инструментами.

— Почему сняли рукавицы? — спрашиваем его.

— Такая у нас тонкая работа, — отвечает Виктор Михайло-



Командир самолета Ан-2 В. М. Басынин
приготовился к вылету в очередной рейс.

вич. — В рукавицах, конечно, теплее, да уж слишком неудобно. Смотришь на эти вылаченные маслом, несколько огрубевшие, обожженные холодным металлом руки труженика и думаешь: «Да действительно, золотые руки у советского человека».

Рядом с Харламовым работает авиационный механик Валентин Геннадиевич Духонин. По мастерству, сноровке он, пожалуй, не уступит своему товарищу. С такой же энергией, с таким же старанием он выполняет свои обязанности. И не было случая, чтобы по вине этих авиационных специалистов был задержан вылет самолетов. А что касается качества их работы, то оценка бывает только одна — «отлично». Да иначе и быть не может. Ведь они хорошо знают, что от того, как подготовлены самолеты, во многом зависит не только выполнение производственных планов, но и безопасность полетов.

С лучшей стороны зарекомендовал себя и специалист по ремонту оборудования комсомолец Геннадий Михайлович Бурундуков. На Севере он, правда, работает сравнительно недавно. Когда в 1958 году после демобилизации из рядов Советской Армии перед Бурундуковым встал вопрос, куда поехать работать, бывший воин решил избрать участок потруднее. И этим участком оказался далекий Север.

— Наш бог моторов, — отрекомендовали Геннадия Михайловича Бурундукова его товарищи по работе, когда мы подошли к месту ремонта движков.

И, действительно, уж моторы Бурундуков знает назубок. Стоит ему только издали послушать работу мотора, чтобы точно установить, какая в нем неисправность, какую деталь следует заменить, какая из них подлежит ремонту.

Любят и хорошо знают свое

дело и техник по приборам комсомолец Борис Яковлевич Лапшин, старший радиомоторист Михаил Иванович Чарков, авиационный техник Иван Федорович Чурак и многие, многие другие.

— У нас трудятся по-коммунистически, как и подобает бригаде коммунистического труда, — с гордостью за своих подчиненных говорит старший техник коммунист Иосиф Евдокимович Сухарев.

Крылья над тундрой

Не менее сложна и ответственна за Полярным кругом и работа летного состава. Светлого времени зимой на Севере мало. Поэтому приходится трудиться с огромным напряжением сил, рационально используя каждую минуту летного времени. Воздушные трассы проходят в самые отдаленные уголки этого необычайно сурового и, вместе с тем, богатого края. Эти трассы, словно кровеносные артерии, дают жизнь поселкам рыбаков, скотоводов, питают зимовки разведывательно-геологических партий.

И в каких только условиях не приходится летать летчикам в Заполярье! Ни жестокие морозы, ни обильные снегопады, ни порывистые ветры не останавливают жизнь на воздушных трассах. Бывают дни, когда кажется, будто все замерло в тундре, а самолеты идут и идут. Одни приземляются, другие взлетают.

Расстояния на Севере огромны, и авиаторы проводят в пути многие часы. Бывает и так, что в воздухе экипаж застигает настоящая непогода. Вокруг ни одного ориентира. Да ведь и аэродромы здесь в большинстве своем — просто заснеженные ледовые площадки. Тут есть над чем задуматься пилоту.

Но люди побеждают природу. В этих частых схватках с капризами Заполярья человек, как правило, выходит победителем.

Около трех лет летает на Севере командир самолета Александр Петрович Чеканцев. В каких только перелетах ему не доводилось бывать. Десятки тысяч километров налетал он по труднейшим трассам далекой тундры. Но ни одной аварии, ни одной вынужденной посадки. Задание по перевозкам он, как правило, выполняет.

— Настоящий полярник, — с любовью говорят об Александре Петровиче в подразделении. И в этой лаконичной характеристике

летчика сказано очень о многом.

Умелыми и мужественными летчиками Севера зарекомендовали себя командир самолета коммунист Альберт Геннадиевич Мирсков, командир самолета Дмитрий Степанович Гриднев, командир самолета Александр Александрович Ненашев и другие. Это гордость Севера, люди молодые, но вполне закаленные, не боящиеся трудностей и невзгод. Суровая природа, окружающая этих людей, делает их облик строгим и значительным. Они молчаливы, скромны. Любой из них готов дать самый лестный отзыв о своем товарище, но рассказать о себе, о том, как он трудится — у него не находится слов.

— Как слетали? — спросили мы одного из летчиков, только что возвратившегося из довольно трудного и сложного полета в отдаленную точку, которая даже здесь в Заполярье, зовется глубинкой.

— Ничего особого. Обыкновенный полет. Задание выполнено, — ответил командир самолета.

«Задание выполнено!» Скупой, лаконичный доклад. А сколько потребовалось проявить силы воли, упорства, настоящего мастерства, чтобы выполнить это задание командира.



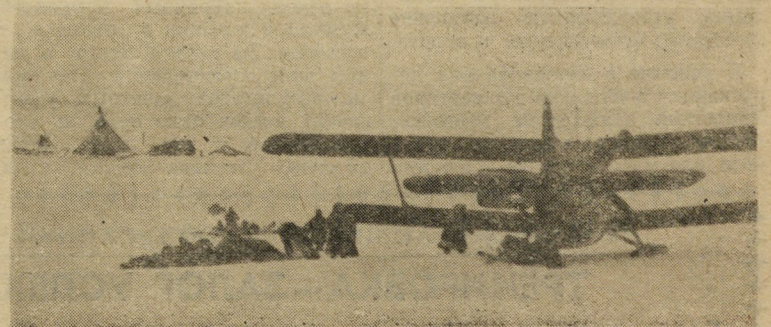
Воздушный транспорт стал для жителей Севера привычным.

Включившись в рожденное семилеткой социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение производственных планов, авиаторы Заполярья добиваются все новых и новых успехов в работе. О том, что они с честью выполняют взятые на себя обязательства по соревнованию, говорят их будничные, конкретные дела, дела настоящих тружеников Севера.

А. БОГУЦКИЙ.

Заполярье.
пос. Тазовское.

Фото пилота Д. Палина.



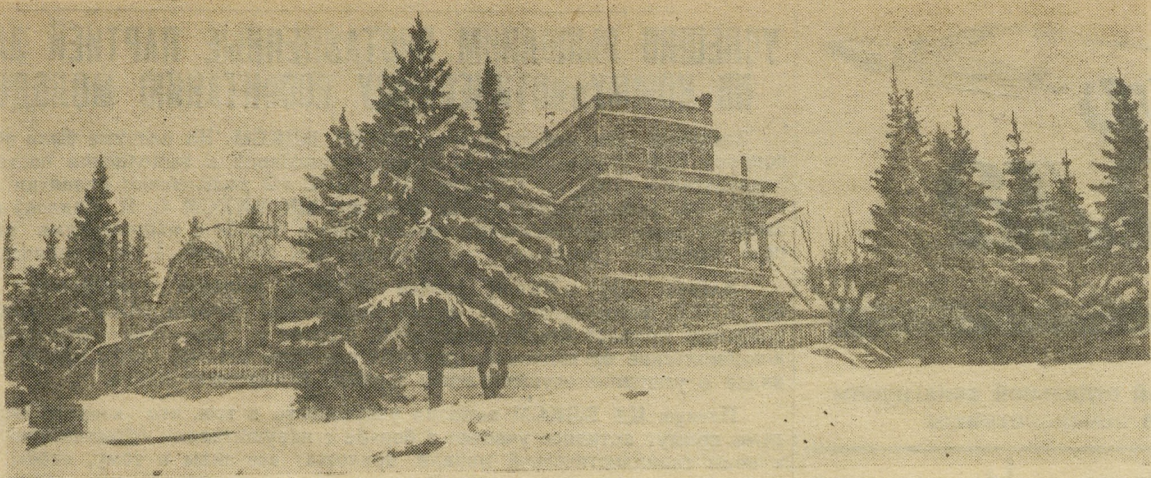
Самолет на ледовой посадочной площадке.

Ан-10 в Магадане

3 февраля впервые на Магаданском аэродроме приземлился воздушный лайнер Ан-10, совершавший технический рейс Хабаровск—Магадан.

Немного отдохнув, экипаж самолета повел лайнер в обратный рейс.

Во второй декаде февраля открывается регулярное скоростное воздушное сообщение на этой линии.



Живописны окрестности Ханты-Мансийского аэропорта! Пилоты в шутку называют их «Тюменскими Альпами». И это вполне заслуженно. В Зауралье трудно найти места, равные по красоте окрестностям Ханты-Мансийска!
На снимке: здание Ханты-Мансийского гидропорта.

Фото В. РУСИНА.

ХОРОШЕМУ ДЕЛУ — ПОДДЕРЖКУ

В ноябре 1959 года в помещении авиатранспортного подразделения на двери одной из комнат появилась табличка: «Кабинет новой техники». Большое, а главное очень ценное и нужное дело предприняло командование подразделения. Ведь сейчас коллектив эксплуатирует новую авиационную технику — турбовинтовые самолеты Ил-18, и глубокое освоение материальной частью этой сложной машины является одним из условий обеспечения безопасности полетов.

Пилоты одобрили это хорошее начинание. Часто приходят в кабинет члены экипажей, переученных и допущенных к производственным полетам на Ил-18. Всего несколько месяцев работа на новой материальной части, они с большим желанием занимаются в кабинете, тщательно готовятся здесь к каждому полету.

Однако в работе кабинета новой техники есть еще много недостатков, которые мешают сделать его настоящим центром пропаганды и обучения летного состава высококачественной эксплуатации новой авиационной техники. Товарищи, отвечающие за деятельность кабинета, составили план его работы, выкупили из поля зрения занятия с экипажами, прошедшими переучивание на самолет Ил-18, но еще не введенными в строй. Эти пилоты справедливо жалуются на то, что знания, по-

лученные во время переучивания, постепенно забываются.

Есть и другого рода недостатки. Кабинет занимает слишком маленькое помещение, в котором невозможно из-за тесноты одновременно заниматься даже двум экипажам. Не хватает плакатов, учебной литературы, нет макетов отдельных частей оборудования, необходимых для теоретической подготовки экипажа. Пилоты для изучения узлов самолета Ил-18 вынуждены идти в ЛЭРМ и там заниматься на макетах.

Все эти недостатки в хорошем и полезном начинании необходимо как можно скорее ликвидировать. Командование авиатранспортного подразделения должно больше уделять внимания работе кабинета новой техники, памятуя о том, что хорошо организованная работа кабинета является непременным условием успешной борьбы за обеспечение безопасности полетов, чего требуют от авиарботников партия и правительство.

В. ЯКОВЛЕВ.

ПОВЫШАЕМ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

До конца смены оставалось уже немногим более часа, как слесарь Ипишин встретился с некоторыми затруднениями в ремонте сложной детали.

— Пожалуй, по этому вопросу надо будет проконсультироваться у инженера, — подумал молодой рабочий и сделал в своем блокноте несколько пометок.

В тот же день вечером во время занятий по технической подготовке слесарь Ипишин с помощью опытного инженера хорошо разобрался в том, в чем испытывал затруднения при выполнении задания.

Нельзя сказать, что молодежь наших авиационно-ремонтных мастерских не имеет достаточной технической подготовки. Нет. Подавляющее большинство молодых рабочих — это высококвалифицированные, хорошо знающие свое дело, специалисты. Взять хотя бы того же слесаря Ипишина. Это передовой рабочий, систематически перевыполняющий производственный план. Но, стремясь добиться еще более высоких показателей в работе, повысить качество ремонта, он решил совершенствовать свою квалификацию на занятиях по технической подготовке.

Регулярно посещают эти занятия молодые рабочие — дефектовщик Киселев, слесари Тарабрин, Рыбаков, бригадир молодежно-комсомольской бригады Швецов и многие другие. Комсомолец Швецов, например, не только много работает над повышением своих технических знаний. Он также учится в 9 классе школы рабочей молодежи. И учится довольно успешно. В этом, пожалуй, и кроется секрет производственных успехов бригады, руководимой комсомольцем Швецовым.

Как же у нас организована техническая учеба? Занятия проходят регулярно по два часа в неделю: по средам и пятницам. Для руководства технической учебой привлечены наиболее подготовленные, опытные специалисты. Так, по материаловедению занятия проводит старший инженер Романчук, слесарное дело преподает мастер отдела главного механика Шешуков, занятия по изучению и использованию инструмен-

тов проводит инженер Свириденко.

Для того чтобы рабочие более глубоко усваивали изучаемый материал, некоторые занятия по повышению технических знаний проводятся непосредственно в мастерской, у станков. Много внимания уделяется подготовке учебно-материальной базы: заранее изготавливаются необходимые чертежи, схемы, макеты отдельных деталей и т. п. Каждый руководитель старается так провести занятия, чтобы обучаемые не только прочно усвоили материал, но и полученные знания с наибольшей пользой применяли в своей практической работе у станка.

Правильно организованная техническая учеба вызывает у молодежи большой интерес. Уже в настоящее время около 70 рабочих регулярно посещают занятия по повышению технических знаний. И застрельщиками в этом важном деле, как правило, являются комсомольцы, передовые производственники.

Но не сразу мы добились таких результатов. Было время, когда отдельные рабочие пренебрегали технической учебой, не посещали занятия под самыми различными предлогами. Да и среди комсомольцев встречались подобного рода товарищи. Не раз, например, секретарям комсомольской и партийной организаций приходилось беседовать с комсомольцами Сорокиным, Михайловым, которые не посещали занятий, не работали над повышением своей квалификации. Большие трудности мы испытывали и в обеспечении обучающихся технической литературой. Теперь все это осталось позади.

Правда, встречаются еще и сейчас некоторые трудности в проведении занятий. Но все это легко преодолеть. Главное, на наш взгляд, сделано: молодежи привит вкус к техническим знаниям. А если молодые рабочие с огоньком, с любовью возьмутся за дело, они всего добьются и никакие трудности не остановят их на полпути.

М. ЛАПТЕВА,
секретарь комсомольской организации.

Несколько дней осталось до начала соревнований по лыжам на первенство Уральского авиагруппы ГВФ. Они проводятся вторично и несомненно должны продемонстрировать возросшее мастерство спортсменов-авиарботников. Корреспондент газеты обратился к председателю оргкомитета Н. Ф. Цветухину с просьбой рассказать о программе предстоящих соревнований.

Соревнования на первенство Уральского авиагруппы по лыжам проводятся с целью популяризации лыжного спорта среди личного состава, выявления сильнейших лыжников и повышения их спортивного мастерства, определения победителей в командном зачете между подразделениями Уральского авиагруппы. Соревнования проводятся в Свердловске. Открытие их состоится 20 февраля, в 11 часов утра. Для руководства и проведения соревнований создан оргкомитет, в который вошли Н. Максименко, Л. Бакарюкин, Г. Ведерников, Г. Золотарев, В. Лопачев, В. Казаков, а непосредственное проведение соревнований возлагается на судейскую коллегию, утвержденную городским комитетом физкультуры и спорта.

К участию в соревнованиях допускаются работники коллективов Уральского авиагруппы, имеющие при себе паспорт с отметкой о работе или удостоверение личности



ПЕРВЕНСТВО ПО ЛЫЖАМ

работника ГВФ. Члены семей авиарботников и учащиеся до соревнований не допускаются.

В состав команды от каждого подразделения входит шесть спортсменов (пять мужчин и одна женщина). Количество участников и команд от свердловских подразделений не ограничивается.

Согласно программе соревнований будет проведен лыжный забег мужчин на 15 километров, в котором зачет определяется по четырем лучшим результатам. Спортсменкам предстоит пройти дистанцию в 5 километров, причем зачет будет определяться по одному лучшему результату. И в заключение соревнований состоится мужская лыжная эстафета 4×10 километров.

Общекомандное первенство определяется по наименьшей сумме очков, набранных командами мужчин и женщин в гонках и в эстафете. За первое место в одном виде соревнований (по сумме результатов зачетных участников) дается одно очко, за второе — два и так далее. Если зачетный лыжник сойдет с ди-

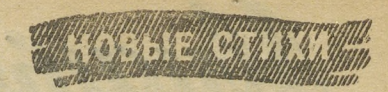
станции, то команде в зачет дается время участника, занявшего последнее место в данном виде соревнований, плюс 1 минута. За невыставленного участника команде в зачет дается время спортсмена, занявшего последнее место в данном соревновании, плюс 3 минуты.

Команда, занявшая первое общекомандное место, награждается переходящим кубком и грамотой, а занявшие второе, третье места награждаются грамотой. Команда, занявшая первое место в эстафете, награждается перехо-

дящим кубком и грамотой, занявшие второе, третье места награждаются грамотами. Участники, завоевавшие первые, вторые и третьи места в отдельных видах соревнований, награждаются грамотами и ценными подарками. Участники команды, занявшей первое место в эстафете, награждаются ценными подарками.



ИЗ МАТЕРИАЛОВ, ПРИСЛАННЫХ НА КОНКУРС



ДРУЗЬЯМ — ПИЛОТАМ

Только что шутили и шумели С молодым задором, а сейчас, Получив задания, улетели... Скучно в летной комнате

без вас!
Очень тихо стало и пустынно,
Как в забытом птицами

гнезде,
Горизонт расплывчатый
и дымный
Скрыл ваш след в своей
голубизне.

Разлетелись в дальние районы,
Где вас ждут, где многим
вы нужны.

Пассажиры ждут вас,
почтальоны.
Ждут врачи с лекарством
для больных.

Дуют ветры злобно на
свободе,
Хмурятся злое облака.
Но не дрогнет при любой

погоде
На штурвале сильная рука.
Лишь под вечер над

аэродромом
Гул знакомый тишины порвет.
Это вы спешите на ночь к дому,
Чтобы утром вновь уйти
в полет.

Если я не пришел на свиданье,
Не сердись на меня, не грусти:
Это я, выполняя задание,
Повстречал непогоду в пути.

И сейчас в деревенской хате
Вспоминаю под вьюжный вой
Город наш, что в снегу,
как в вате;

Взгляд твой, нежный
и озорной.
Огоньков вечерних миганье,
Ощущение счастья в груди...

Если я не пришел на свиданье,
Не сердись на меня, не грусти.
И не кайся, что любил

пилота,
Что срывается множество
встреч.

Где б я ни был, за далью
полета
Чувства наши сумеем сбересть!
А. ПИЛИГРИМОВ,
пилот Курганского
подразделения.



Более тридцати лет посвятил Григорий Егорович Бойко работе на автотранспорте. Последние годы он трудится в автобазе Свердловского аэропорта.

Сейчас Г. Е. Бойко возглавляет бригаду по заправке самолетов. Коллектив, руководимый им, работает хорошо, быстро и аккуратно обслуживает рейсовые самолеты. В успехе бригады немалая заслуга принадлежит ее руководителю.

НА СНИМКЕ: Григорий Егорович Бойко осматривает мотор бензозаправщика перед выездом на линейку.
Фото. В. Русина.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.
НС14103. Заказ № 2818.

Молодежь летних подразделений и аэропортов!
ТРЕНИРОВКА — ЗАЛОГ УСПЕХА В СПОРТЕ
Готовьтесь к лыжным соревнованиям на первенство авиагруппы!

Адрес редакции:
Свердловск, 20, аэропорт; тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.
Типография изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, ул. Ленина, 49