

АВИАРАБОТНИКИ! Новыми достижениями в труде отметим 90-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина!

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫМ ГРУЗАМ—

Превратим Свердловский аэропорт в образцовый на трассе Москва — Владивосток!

«ЗЕЛЕНУЮ УЛИЦУ»

С каждым годом все более возрастает роль авиации в перевозках грузов. Если по тем или иным обстоятельствам срочно требуется перебраться материалы или оборудование из одного экономического района в другой, из одного завода или города в

другой — здесь на выручку приходят самолеты.

Так, в течение 30, 31 января и 1 февраля сего года из Михайловского завода был доставлен в аэропорт срочный груз весом 20 тонн для отправки в Сталинград, заводу «Красный Октябрь». Это был биметалл, крайне необходимый заводу для изготовления вкладышей к подшипникам тракторных моторов. Учитывая важность и срочность задания, работники отдела перевозок запросили из Куйбышевской авиарейсовой службы самолеты. Самолеты были получены. Кроме этого, решили догрузить до предельной коммерческой загрузки все самолеты, следующие через Сталинград — рейсы 442, 529, 535.

Потребовалось также связаться со Внуковским аэропортом и договориться о срочной перевалке груза, отправленного в Москву рейсом 558.

В результате принятых мер задание совнархоза было выполнено оперативно. Груз отправлялся, как правило, в день его поступления на склад. Своевременная доставка груза обеспечила заводу бесперебойную работу.

Подобных примеров можно привести много. 5 февраля, например, ночью на склад аэропорта поступило из того же Михайловского завода 13 тонн биметалла. На этот раз предстояло срочно отправить груз Тамбовскому заводу автотракторных деталей.

Силами одного лишь своего аэропорта срочно выполнить это задание не представлялось возможным. Что же делать? Задержать отправку груза хотя бы на несколько часов, это значит поставить под угрозу бесперебойную работу завода. А сельское хозяйство страны требует много, очень много автотракторных деталей. Ведь приближается весна.

Чтобы помочь делу, работники отдела перевозок связываются со многими аэропортами, которые способны в какой-то степени помочь нам в перевозке груза. Срочно ведем переговоры с аэропортами Быковским, Внуковским, Пензенским, Воронежским, Куйбышевским и другими. Получили согласие на перевалку груза из аэропортов Быково и Воронежа. В тот же день срочный груз был отправлен по назначению рейсами 38, 42. К тому же два самолета были загружены и отправлены вне рейса. По нашему ходатайству также рейс 556 был посажен в Быковском аэропорту, хотя по расписанию ему предусмотрена посадка во Внуково.

Вскоре нам сообщили о том, что груз получен заводом своевременно. Стоит ли говорить о том, как приятно ощущать, что и наш труд, скромный труд маленького коллектива авиарботников аэропорта в какой-то степени способствует успешному решению задач, поставленных декабрьским Пленумом ЦК КПСС.

Жизнь убедительно говорит о том, что и мы, работники подразделений ГВФ, можем и обязаны многое сделать, чтобы увеличить число вступающих в строй сельскохозяйственных машин, способствовать дальнейшему развитию сельского хозяйства страны.

Е. ФЕДОСЬИН,

и. о. начальника отдела перевозок Свердловского аэропорта.

ЗАВТРА — 10-Я ГОДОВЩИНА СО ДНЯ ПОДПИСАНИЯ ДОГОВОРА О ДРУЖБЕ, СОЮЗЕ И ВЗАИМНОЙ ПОМОЩИ МЕЖДУ СССР И КНР

В Новом Китае

Вспоминаю с радостью

С 1951 по 1954 год я был в Китае. Первые три года работал в Советско-Китайском Обществе Гражданской Авиации (СКОГА), а затем еще на год был оставлен в КНР для ввода в строй китайских бортмехаников.

В течение трех лет я летал в составе советских экипажей. В это время у нас вводились в строй вторые пилоты-китайцы. С одним из них Лю Жэнем я работал потом, когда он уже стал командиром корабля в составе китайского экипажа.

В последний год моей работы в Китае моя задача заключалась в том, чтобы быстрее ввести в строй молодых бортмехаников. Особенно хорошо освоили материальную часть самолетов Ли-2 и стали отлично летать самостоятельно китайские бортмеханики Лу Син и Лю Юань-фань. Всего



РУССКИЙ С КИТАЙЦЕМ — БРАТЯ НАВЕК

я ввел в строй тогда пять человек.

Китайские товарищи перенимали у нас теоретические знания и практический опыт, а мы у них — исключительно добросовестное отношение к труду и навыки высокого качества в работе. Это общение таким образом, было обоюдно выгодным, приносило большую пользу как той, так и другой стороне. Вот почему я всегда с радостью и глубоким удовлетворением вспоминаю годы, проведенные мною в Китайской Народной Республике. **А. РАССОХИН,** бортмеханик.

«ТОВАРИЩУ А. В. РАССОХИНУ»

Вы работали в СКОГА и Пекинском управлении УГВФ КНР четыре года. Чтобы быстро готовить бортмехаников для нас, Вы как в воздухе, так и на земле, как в аэропорту Пекина, так и на воздушных станциях тщательно объясняли и учили китайских бортмехаников-стажеров. Благодаря Вашей бескорыстной помощи за год бортмеханики-стажеры Пекинского управления быстро стали летать самостоятельно,

например, Лу Син и Лю Юань-фань.

Кроме этого, Ваше отношение к работе и чувство высокой ответственности для нас хороший пример.

Поэтому перед Вашим отъездом из Китая разрешите мне от имени УГВФ КНР выразить сердечную благодарность и пожелать наилучших успехов в работе и в личной жизни. Начальник УГВФ КНР **Куан Жен-нон.**

5 февраля рано утром из Киевского аэропорта в первый пассажирский рейс отправился столичный воздушный лайнер — турбовинтовой самолет Ан-10А.

В небе — СТОМЕСТНЫЙ ЛАЙНЕР

Через 50 минут после старта самолет прибыл во Львов.

Полет проходил на высоте восемь тысяч метров со скоростью 600—700 километров в час.

В ближайшее время воздушный гигант Ан-10А выходит и на другие авиамагистрали Советского Союза.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 11 (932). СУББОТА, 13 ФЕВРАЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

КОРОТКО

РАБОТНИКИ кабинета политического просвещения Свердловского авиагарнизона оформили в читальном зале библиотеки очень интересную выставку. На ней представлены фотографии, рассказывающие о пребывании Первого секретаря ЦК КПСС товарища Н. С. Хрущева в Америке. Всего на выставке имеется 25 снимков, на которых запечатлены наиболее значительные моменты.

НА ДНЯХ состоялось техническое совещание у заместителя командира Уральской авиагруппы по наземным службам А. Г. Михайлова. Там решался вопрос о строительстве нового здания детского сада в Свердловском авиагарнизоне. Его сооружение поручено коллективу СМУ-8. Новый детский сад рассчитан на 125 мест. Строительство его намечено закончить во втором квартале 1961 года.

В САЛЕХАРДСКОМ подразделении прошла читальская конференция по многотиражной газете «Авиатор Урала». Выступавшие авиаспециалисты высказали в адрес редакции ряд критических замечаний, подсказали пути улучшения работы, пожелали больше внимания уделять работникам «незаметных» профессий.

НУЖНА ПОМОЩЬ, А НЕ ОТГОВОРКИ

В Березовский аэропорт поступает много новой техники для обслуживания самолетов. Но, к сожалению, эта дорогостоящая техника используется неправильно, в ее эксплуатации грубо нарушаются требования наставлений и инструкций.

Сошлемся на конкретные примеры. Маслозаправщик ГАЗ-51 даже в сильные морозы стоит на открытом воздухе. Вследствие этого масло в цистерне охлаждается до минусовой температуры, из-за чего образуются кристаллы льда. Во время подогрева вода смешивается с маслом, а это чревато неприятными последствиями.

Имеется у нас две специальные машины. Они тоже стоят на морозе. Подогреваем мы их открытым огнем. Такой способ подогрева ведет к преждевременному выходу из строя моторов. Да не исключен и взрыв цистерны.

Всем известно какую острую нужду испытывает аэропорт в сжатом воздухе для самолетов и вертолетов. Нам, например, очень часто приходится отправлять баллоны для заправки воздухом в Салехард, Тюмень. Это и стоит дорого, и хлопот требует больших. А ведь у нас есть за-

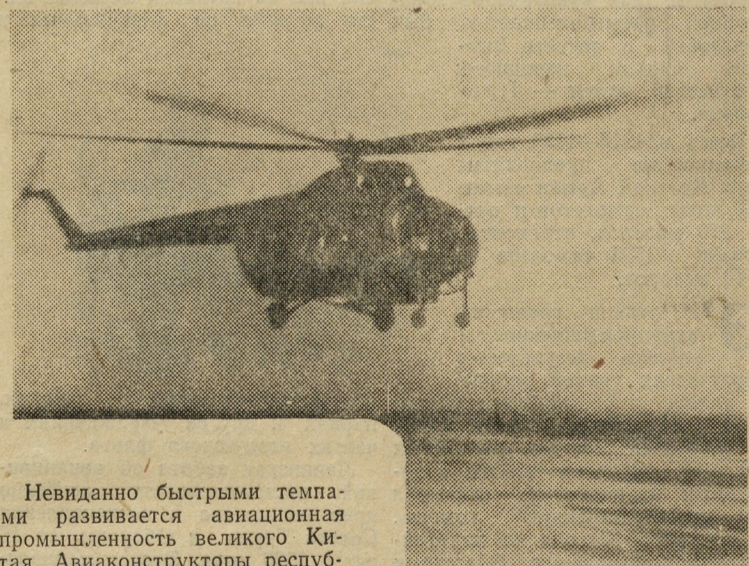
их ремонтном.

О наших нуждах хорошо знают инженер-строитель Курегов, тов. Жмуренко, отвечающий за оборудование мастерских. Знают, но ничего не делают, чтобы устранить недостатки.

На нашу просьбу помочь построить помещение для компрессора, как правило, следует один и тот же ответ — не хватает средств. Такие заявления не что иное, как отговорки. Нам кажется, дело не только в средствах. Основное, чего не хватает, — это организованности, умения по-настоящему работать. А средства можно найти.

Инженер-строитель Курегов очень часто разъезжает по командировкам. Нередко навещает он и к нам. Только пользы от этого никакой, одни лишние расходы. Специалисты подсчитали, что лишь за деньги, израсходованные за последние годы на командировки Курегова, можно было бы не только построить помещение для компрессора, но и хорошо оборудовать мастерскую.

Н. БАЛДИН, автомеханик аэропорта Березово.



Невиданно быстрыми темпами развивается авиационная промышленность великого Китая. Авиаконструкторы республики, используя богатый опыт советских ученых и инженеров, разрабатывают новые модели тяжелых

„Вихрь-25“

многоместных самолетов, реактивных, легких, одномоторных для нужд народного хозяйства, а также вертолетов различных типов.

Китайские рабочие и инженеры на авиационных заводах создают первоклассные воздушные машины, материальная часть которых работает в воздухе и на земле безотказно.

Недавно в Китайской Народной Республике начат серийный выпуск вертолетов «Вихрь-25». По своим техническим данным машина может сравниться с лучшими зарубежными образцами.

Фото агентства Синьхуа.

Забота Ленина об авиации

БУРЖУАЗНО - ПОМЕЩИЧЬЯ Россия фактически не имела своей авиационной промышленности.

После победы Великой Октябрьской социалистической революции В. И. Ленин заинтересовался возможностями развития авиационной промышленности в Советской России. А. К. Туманский в своих воспоминаниях рассказывает, что В. И. Ленин в беседе с ним интересовался, на каких самолетах летают наши летчики, каковы качества самолетов иностранного происхождения, и подробно расспрашивал о русском самолете «Илья Муромец». Когда А. К. Туманский ответил, что русский шестинный «Вуазен» ему больше нравится, чем самый лучший французский самолет, В. И. Ленин оживился: «Если наш «Вуазен» лучше французского, — заявил он, — значит мы можем строить свою авиацию не хуже их. Это очень хорошо».

Конечно, в условиях гражданской войны, блокады, хозяйствен-

ские авиационные заводы: не хватало сырья, топлива, продовольствия, финансов. Авиационный завод б. Мельцера, давший фронту, несмотря на трудности, в первой половине 1919 года 400 пропеллеров и 15 отремонтированных самолетов, задолжал поставщикам и рабочим до миллиона рублей. Не в лучшем положении находились и другие авиационные предприятия. В значительной ме-

К 90-летию со дня рождения В. И. Ленина

ре эти трудности были вызваны тем, что Зиновьев, находившийся тогда в руководстве Петроградского Совета Обороны, считал авиационные заводы второстепенными объектами и отклонял все просьбы рабочих об улучшении положения авиационных заводов. Тогда рабочие завода б. Мельцер направили делегацию в Москву; она была принята В. И. Лениным, и вскоре вопросы, волновавшие рабочих, были разрешены.

О встрече В. И. Ленина с этой рабочей делегацией сохранились сделанные В. И. Лениным «Заметки о фабрике Мельцер»: «Фабрика Мельцер (авиационная и столярная). 255000 вам

надо получить (5 недель не получали платы)... 4 дня печатают резолюции — в Особ(ом) Совете (ании) по Обороне». В. И. Ленин принял также делегацию рабочих Московского авиационного завода (б. «Дукс»), подробно расспрашивал делегатов о работе завода, о его нуждах и дал указание об оказании заводу необходимой помощи и об ассигновании средств для расширения производства самолетов.

Большое внимание В. И. Ленин уделял вопросам обеспечения авиационных предприятий квалифицированными кадрами. 17 ноября 1919 г. он подписал постановление Совета Труда и Обороны о мобилизации на авиационные заводы лиц, работающих в течение последних 10 лет в России или за границей не менее шести месяцев на авиационных и



воздухоплавательных заводах, парках и других учреждениях и частях воздушного флота.

Ленинская забота об авиационной промышленности особенно ярко воплощена в постановлении Совета Труда и Обороны от 16 июня 1920 года. Это постановление, подписанное В. И. Лениным, приравнило авиационные заводы в отношении снабжения сырьем, топливом, полуфабрикатами и продовольствием к ударной группе оборонных предприятий. Все центры, главки и отделы

ВСНХ обязывались удовлетворить в первую очередь требования авиационных заводов. ВСНХ было также поручено выделить для работы на авиационных предприятиях квалифицированных рабочих из ликвидированных заводов, а также демобилизованных из армии. Наркомпроду предлагалось регулярно снабжать рабочих и служащих авиационных заводов продовольствием.

РАЗВИТИЕ авиационной промышленности неразрывно связано с успехами и достижениями советской науки. В статье «Набросок плана научно-технических работ» (апрель 1918 года) В. И. Ленин выдвинул задачу — подчинить научную мысль практическим задачам Советского государства, социалистического строительства.

Лучшие представители русской науки откликнулись на призыв В. И. Ленина и отдавали все свои силы молодому социалистическому государству. Среди них был Н. Е. Жуковский, проводивший в этот период большую педагогическую и научную работу. Многие ученые, конструкторы и изобретатели работали в области авиации, решая те или иные конкретные задачи.

Особенно велики заслуги Н. Е. Жуковского, который вместе с другими ведущими учеными страны боролся за максимальное приближение науки к практическим задачам социалистического строительства. В 1918 году Н. Е. Жуковский обратился к Советскому правительству с предложением об организации научно-исследовательского института в области самолетостроения. С подобными предложениями русские ученые неоднократно, но безуспешно обращались к царским властям и к магнатам русского капитала. И лишь Советская власть и лично В. И. Ленин, несмотря на скудость финансов, хозяйственную разруху и войну, поддержали инициативу передовых ученых. В декабре 1918 года в Москве был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) — центр советской авиационной научной мысли. Душой этого института были Н. Е. Жуковский и С. А. Чаплыгин.

По предложению В. И. Ленина Совет Народных Комиссаров принял 3 декабря 1920 года постановление об ознаменовании пятидесятилетия научной деятельности Н. Е. Жуковского. В этом постановлении, подписанном В. И. Лениным, Н. Е. Жуковский был охарактеризован как «отец русской авиации». Совнарком постановил освободить Н. Е. Жуковского от обязательного чтения лекций, предоставить ему право объявлять курсы более важного содержания, увеличить ему оклад жалования, издать его труды и установить годовичную премию имени Н. Е. Жуковского за наилучшие труды по математике и механике.

Октябрьская революция открыла простор для плодотворной научной деятельности великого русского ученого-изобретателя в области теории и техники реактивных летательных аппаратов, воздухоплавания и аэродинамики К. Э. Циолковского, научные заслуги которого упорно игнорировались в царской России. И если ныне мы являемся свидетелями претворения в жизнь многих идей К. Э. Циолковского — создания в СССР впервые в истории человечества межконтинентальной баллистической ракеты, мощных многоместных реактивных самолетов, искусственных спутников Земли, то в этих подвигах советской науки проявилась великая забота В. И. Ленина, Коммунистической партии и ее Центрального Комитета о развитии и процветании советской науки.



В. И. Ленин на Красной площади во время празднования 11 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Москва, 7 ноября 1919 года (кинокадр).

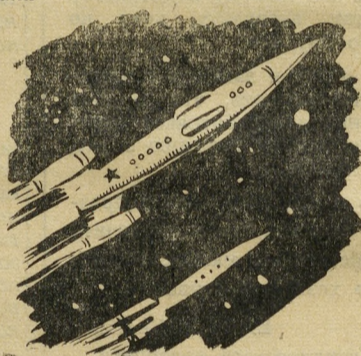
(Из альбома, подготовляемого к выпуску Институтом марксизма-ленинизма при ЦК КПСС).

НЕОБЫЧАЙНО широк круг вопросов в области авиационной науки, который привлекал внимание В. И. Ленина. Он интересовался планом издания авиационной литературы, был в курсе дел важнейших изобретений.

В конце 1920 года В. И. Ленин присутствовал в Москве на конференции изобретателей, где осо-

лена Э. М. Склянскому в Реввоенсовет Республики и К. В. Акашеву в Воздухофлот.

В суровую, голодную зиму 1920 года В. И. Ленин говорил А. М. Горькому о необходимости оказания максимально возможной в условиях того времени помощи ученым и изобретателям: «Эх, если бы у нас была возможность поставить всех этих техников в условия, идеальные для их работы! Через двадцать пять лет Россия была бы передовой страной мира».



ЦЕННАЯ РЕЛИКВИЯ

В Центральном музее В. И. Ленина в Москве любовно хранится пожелтевший от времени документ, свидетельствующий о большой любви советских авиаторов к великому вождю трудящихся всего мира.

Вот, что там написано:

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Предъявитель сего Предварком РСФСР Владимир Ильич Ленин есть действительно почетный краснофлотец воздухоплавательных частей Киевского Военного Округа, что подписями и приложением печати удостоверяется.

Начвоеном Воздухофлота
КВО краснолет (подпись).
Начальник штаба
красновоздух (подпись).

Безвременная смерть помешала В. И. Ленину видеть то, что следуя его заветам, достигнуто советским народом, руководимым Коммунистической партией и ее Ленинским Центральным Комитетом. Советский Союз — могучее социалистическое государство — стал страной самой передовой в мире культуры, науки и техники и успешно идет вперед — к коммунизму.

ОТ МОСКОВСКОЙ ШКОЛЫ АВИАЦИИ 29 НОЯБРЯ 1921 ГОДА

Председателю Совета Народных Комиссаров товарищу Ленину

В день выпуска красных орлов-летчиков красноармейцы, курсанты и командный состав Московской школы авиации и все собравшиеся на означенное торжество шлют горячий привет нашему вождю — дорогому Владимиру Ильичу Ленину.

Мы искренне верим, что под Вашим руководством во всеоружии знаний и опыта нам удастся довести дело освобождения человечества от ига капитала до победного конца.

Начальник Московской школы авиации красный военный летчик — подпись.
Военный комиссар — подпись.

НС10663. Заказ № 2862. Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции:
Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

Типография изд-ва «Уральский рабочий». Свердловск, ул. Ленина, 49.