



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 15 (936). СУББОТА, 27 ФЕВРАЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

В нынешнем году в связи с увеличением плана авиаперевозок перед коллективом Уктусского подразделения стала задача — изыскать и использовать резервы для увеличения пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Одновременно с этим, идя навстречу пожеланиям трудящихся отдаленных районов Свердловской области, с 20 февраля 1960 года на отдельных местных воздушных линиях было произведено снижение тарифов на перевозку пассажиров, груза и багажа. Например, на участке Свердловск — Туринск тариф снижен на сорок рублей, то есть вместо 120 рублей билет сейчас стоит 80 рублей. На некоторых линиях стоимость билетов вдвое уменьшилась.

Уже в первый день применения сниженных тарифов все самолеты, прибывшие в Свердловск, имели на борту пассажиров. Пилот В. Савичев, например, привез на Як-12 из Туринска трех пассажиров, а пилот А. Вшивцев — восемь человек.

Я. КУЗЬМИН,
начальник отдела перевозок.



22 февраля было радостным днем в жизни авиаработников транспортного подразделения. В этот день командованием Уральской отдельной авиационной группы ГВФ в торжественной обстановке были вручены награды работникам летно-подъемного состава за безупречную, безаварийную работу.

Третьим наградным знаком ГВФ «За налет 1.000.000 км» награжден старший бортмеханик А. А. Кошеленко, налетавший свыше 3 миллионов километров. С начала летной работы (с октября 1944 года) он непосредственно в воздухе проработал 12340 часов, что составляет более 514 суток.

Старший бортмеханик Кошеленко является одним из передовых специалистов подразделения, добивается высоких показателей в работе. Достиженные успехи — это результат большого труда, напряженной учебы. В 1957 году тов. Кошеленко с отличием окончил курсы по изучению материальной части турбовинтового самолета Ил-18, а затем также с оценкой «отлично» сдал зачеты в ШВЛП по курсу бортмеханика воздушного корабля Ил-18. В настоящее время он успешно летает на этом самолете с правом ввода в строй бортмехаников. Свои знания, большой, годами накопленный опыт по обслуживанию самолета тов. Кошеленко умело, с большим желанием передает своим товарищам по работе.

С неменьшей любовью к своей летной специальности относится и бортрадист И. Ф. Базай, награжденный вторым наградным знаком «За налет 1.000.000 км».

Почетные награды вручены также лучшим командирам кораблей В. И. Дубовику и В. И. Беспалову, передовым бортмеханикам Ф. Т. Анисимову и С. Н. Кочкину, бортрадистам С. В. Галахову и И. М. Кормину и другим авиаработникам подразделения.

Высокая награда обязывает трудиться с еще большим усердием. И авиаработники дали слово приложить все свои силы к тому, чтобы досрочно выполнить производственный план второго года семилетки по всем показателям.

Л. СИТНИКОВА, инспектор
отдела кадров Уральской авиагруппы.

Наше решение: Большие заботы о здоровье авиаработников

Обсудив постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему улучшению медицинского обслуживания и охраны здоровья населения СССР» и следуя по линии медицинских работников Ростовского аэропорта, мы, медицинские работники медсанчасти Свердловского аэропорта, лаборатории авиационной медицины, профилактория и детских яслей, решили: Врачи-специалисты медсанчасти, ЛАМ и медицинские работники медучреждений порта обязуются в целях улучшения медицинского обслуживания рабочих промышленных цехов проводить консультативный прием больных и диспансеризацию рабочих в свободное от работы время в помещении ЛЭРМа Свердловского аэропорта.

Медицинские работники аэропорта обязуются улучшить работу общественно-участковых советов, привлечь в них широкие слои населения для работы за улучшение санитарного содержания поселка и промышленных объектов.

Врачи детского отделения медсанчасти в целях обучения молодых матерей правилам ухода за новорожденными и больными детьми и ознакомления их с признаками детских заболеваний и их лечением в свободное от работы время обязуются проводить еженедельные занятия в очной школе матерей.

РЕШЕНИЕ ПРИНЯТО НА СОБРАНИИ МЕДИЦИНСКИХ РАБОТНИКОВ СВЕРДЛОВСКОГО АЭРОПОРТА.

ЧТОБЫ НЕ ПРОИЗОШЛО БЕДЫ

Для того чтобы соединить радиодетектор с радиобюро, потребовалось бы всего 500 метров подземного кабеля. Но вот уже около пяти лет начальник связи Магнитогорского аэропорта тов. Наумов хлопочет о том, чтобы ему выдали этот кабель, — и безрезультатно.

— Подземного кабеля нет, — следует один и тот же ответ. — Пользуйтесь воздушной линией. И мы пользуемся. Но что это за работа?! Воздушный кабель, соединяющий радиодетектор с радиобюро, очень старый. Некоторые линии кабеля пришли в негодность. Если, например, работают по первому каналу, то по второму работать на прием уже нельзя. Радиостанции приходится сидеть и ждать, пока не закончит работу сосед.

Нас, радистов, волнует и то, что эта воздушная линия в лю-

бую минуту вообще полностью может выйти из строя. Ведь кабель подвешен на обычных столбах для электросети, которые находятся примерно в 50 метрах один от другого. Во время сильных ветров провод раскачивается во все стороны. Иногда кажется, что еще рывок-другой и от нашей воздушной линии останется одно воспоминание. А если кабель оборвется как раз в тот момент, когда на наш привод будут пробиваться самолеты? Печальными последствиями может окончиться нерасторопность хозяйственников.

Нет, нельзя ждать, пока случится беда. Надо принять все меры к тому, чтобы соединить подземным кабелем радиодетектор с радиобюро и этим самым обеспечить безопасность полетов.

В. КУДИЯРОВ,
старший радиооператор.

ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ ОПРАВДАЕМ

Сложная техника требует умелых рук

Нашему небольшому коллективу инженерно-авиационной службы Тазовского аэропорта присвоено звание бригады коммунистического труда. Это вызвало у наших авиационных специалистов прилив новых сил, стремление работать еще с большим энтузиазмом, чтобы конкретными делами оправдать почетное звание.

«Жить, работать и учиться коммунистически» стало девизом каждого члена бригады.

Что же делается у нас для того, чтобы улучшить процесс производства, повысить культуру труда, добиться более высоких показателей в работе? Прежде всего мы решили организовать занятия по технической подготовке с членами бригады. Вместе с опытными специалистами, с руководителями аэропорта составили план занятий, наметили темы для изучения. Теперь техническая учеба проводится регулярно.

В нашей бригаде в качестве руководителей занятий часто привлекаются члены самого коллектива. Так, член бригады комсомолец Борис Лапшин несколько раз проводил занятия на темы: «Правила эксплуатации приборов», «Приборное оборудование» и т. д. И надо сказать, слушали его с большим интересом. Видно было, что техник по приборам Б. Лапшин не только сам в совершенстве овладел своей специальностью, но и умеет в доходчивой форме передать накопленные знания своим товарищам по работе.

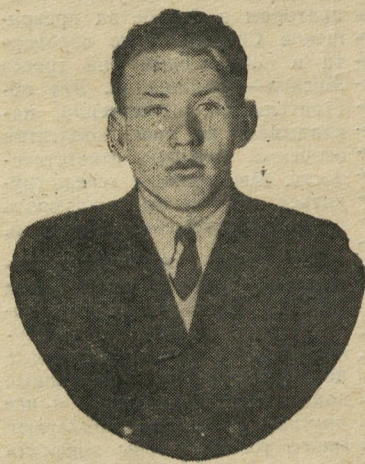
Интересно проводят занятия коммунист А. Богданенко, В. Харламов, М. Парфенова и другие. Эти товарищи успешно справляются с порученным делом, прежде всего, благодаря тому, что тщательно готовятся к занятиям сами и готовят учебно-материальную базу.

Тяга молодежи к технической учебе растет с каждым месяцем. Если раньше отдельные рабочие старались под тем или иным предлогом увильнуть от занятий, то теперь подобные случаи исключены. Особый интерес к повышению своих технических знаний проявляют авиационные техники И. Чурак, И. Маслов, В. Харламов, механик В. Духонин и ряд других. Геннадий Бурундуков, например, еще сравнительно недавно работал мотористом, а теперь является одним из лучших авиационных механиков аэропорта. И достигнуть такого роста ему помогла техническая учеба. Молодые авиаработники отлично понимают, что сложная техника, которую мы обслуживаем, требует умелых рук.

Помогая друг другу

Большую роль в повышении квалификации членов бригады играет взаимная помощь друг другу. Прибыл к нам в бригаду молодой авиаспециалист Василий Модяков. Юноша старательный, дисциплинированный, а вот достаточного опыта работы еще не имел, да и знаний по отдельным вопросам не хватало.

— Давайте-ка, я вместе с ним поработаю, — заметил один из наиболее подготовленных авиационных техников Иван Маслов. Это предложение было одобрено. Маслов и Модяков не только



работали вместе во время смены, но и подолгу засиживались в вечерние часы отдыха: читали техническую литературу, изучали чертежи и схемы отдельных агрегатов, а иногда Маслов, как более подготовленный авиаспециалист, рассказывал товарищу о своем опыте работы по обслуживанию самолетов.

Примерно так же пришлось поработать и авиационному механику Валентину Духонину с молодым специалистом Михаилом Хоружим. Обмен опытом, разъяснение непонятного на материальной части, совместное обслуживание самолетов благоприятно сказались на повышении технического уровня Михаила Хоружего. И вскоре он догнал товарищей по работе,

Навстречу 1-му слету бригад и ударников коммунистического труда

пошел в ногу со всеми остальными членами бригады.

Повышая свои технические знания, мы добиваемся, чтобы каждый член нашего коллектива не только в совершенстве овладел своей специальностью, досконально изучил обслуживаемую технику, но и приобрел смежную специальность. Много внимания уделяется также изучению новой техники. У нас, например, проведено несколько занятий на тему: «Послеполетное и предполетное обслуживание самолета Ил-12» и другие.

Взял обязательство — выполни его

В борьбе за достижение высоких производственных показателей большую роль играет контроль за выполнением взятых на себя обязательств по социалистическому соревнованию как бригадой в целом, так и каждым членом коллектива в отдельности. Итоги соревнования у нас подводятся регулярно в конце каждого месяца. На видном месте вывешивается график выполнения работ. О лучших людях бригады, добившихся наиболее высоких показателей в выполнении производственных планов, говорится на общих собраниях рабочих и служащих аэропорта, о них проводятся беседы, им представляются страницы стеной печати для обмена опытом. В числе передовиков со-

ревнования можно назвать имена авиаспециалистов Ивана Маслова, комсомольца Бориса Лапшина, Ивана Чурака, комсомольца Геннадия Бурундукова и других. Они всегда перевыполняют задание при отличном качестве работ.

Не остаются в тени и те, кто, взяв на себя высокие обязательства, вскоре забывает об этом. А были у нас и такие. На суд общественности приходилось, например, выносить поведение молодого авиационного специалиста Модякова. Товарищи своевременно указали ему на недостатки в работе, посоветовали, на что следует обратить особое внимание, оказали помощь в изучении техники, и положение было исправлено.

Именно благодаря гласности и конкретности в организации соревнования, благодаря настойчивому повышению технических знаний всеми членами бригады нам удалось добиться заметных успехов в выполнении производственных планов и занять по показателям первое место в аэропорту.

Нельзя умолчать и об этом

Но, говоря о достигнутых успехах, нельзя умолчать и о существенных недостатках, которые мешают нам жить и работать. Недостатки эти заключаются в следующем: не хватает технической литературы, а по новой технике, особенно по реактивным самолетам, вообще ничего нет. А ведь спрос на техническую, так же, как и на художественную литературу, растет с каждым днем.

К сожалению, до сих пор в нашем аэропорту нет библиотеки. Достать новую интересную книгу — целая проблема. Если кому-либо из товарищей удалось раздобыть литературную новинку, за этой книгой начинается настоящая охота.

И, наконец, несколько слов о нашем общежитии. Нечего скрывать, плохо, очень плохо пока что мы живем. В общежитии неуютно, холодно, дымно, тесно. Нет столов. На 10 человек, проживающих в нашем мужском общежитии, имеется всего два стула. И это при условии, что наше общежитие является не только местом отдыха и сна. Здесь мы проводим и различные культурные мероприятия, беседы, информируем, играем в шахматы, домино и, наконец, учимся. Ведь в аэропорту нет ни клуба, ни ленинской комнаты, ни другого помещения, где можно было бы собраться в свободное от работы время.

Мы не избалованы. Каждый из нас хорошо понимает, что здесь, в Заполярье, нельзя рассчитывать на какой-то особый комфорт. Мы не претендуем на жилплощадь с газом и ванной. Нам нужно самое необходимое — стол, стулья, книги. Ведь заводят же к нам самые обыкновенные дрова, уголь, строительные материалы. Почему же нельзя привезти самую необходимую мебель, журналы, книги. Все это, конечно, можно сделать. Наши люди, эти скромные труженики Севера, заслуживают того, чтобы о них проявили настоящую отеческую заботу. А за ними дело не станет.

И. СУХАРЕВ,
руководитель бригады коммунистического труда,
старший авиационный техник.

Превратим Свердловский аэропорт в образцовый на трассе Москва—Владивосток!

ИНИЦИАТОРЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВПЕРЕДИ



НА аэродроме начался обычный трудовой день. Наша машина уже была готова к рейсу по расписанию. Запрашивали разрешение на вырубивание. После небольшой паузы диспетчер вырубивание запрещает.

— Приготовиться к выполнению срочного санитарного задания, — следует затем команда. — Маршрут: Салехард—Тюмень.

Быстро разгружаем самолет и полностью заправляем горючим. В это время к нам подъезжает машина скорой помощи. Врач санавиастанции на руках выносит шестимесячного ребенка, в бронхах которого оказалось инородное тело. Рядом идет молодая мать с заплаканными глазами.

Через несколько минут Ан-2 к полету готов. Взлет разрешен. Машина занимает эшелон и берет курс на Тюмень.

Рейс окончен благополучно. На аэродроме нас уже ждала машина скорой помощи г. Тюмени.

Недавно я встретил врача, сопровождавшего больного ребенка. Естественно, поинтересовался исходом операции.

— Операция прошла отлично, мальчик выздоравливает, — с радостью ответила врач.

На этом, собственно, можно было поставить точку. Но я невольно призадумался над этим, казалась бы, самым обычным, рядовым в нашей жизни фактом. Ведь в нем, как луч солнца в капле воды, отражается огромная забота Коммунистической партии и Советского государства о прос-

культуру обслуживания пассажиров, создать им максимум удобств. Мы всегда стараемся тепло, радушно встретить трудящихся, которые пользуются услугами воздушного транспорта, окружить их заботой и вниманием.

Недавно наша смена встала на трудовую ленинскую вахту. Люди подтянулись еще более. Особенно хорошо за последнее время проявила себя перронный контролер Раиса Филипповна Ердякова. Она очень честно и добросовестно относится к своим служебным обязанностям. С пассажирами обращается всегда корректно, чутко прислушивается к их запросам. Если тов. Ердякова видит, например, что кто-то из пассажиров отстал от своей группы, перронный контролер направляет с ним носильщика в качестве сопровождающего к самолету.

В коллективе нашей смены, борющейся за звание коммунистической, трудовые успехи одного радуют всех. Такие хорошие дружеские, товарищеские отношения помогают нам в работе. У нас стало правилом так или иначе отмечать знаменательные даты в жизни наших работников. Вот, к примеру, на днях от имени коллектива смены были поднесены памятные подарки дежурным по аэровокзалу Л. М. Найдановой и Ф. Езовских в честь их дня рождения. А при таком внимании к человеку и трудиться радостнее.

М. КУЖАРОВА,
начальник смены отдела перевозок.

На снимке: перронный контролер Р. Ф. Ердякова проверяет билет у пассажира.

Личный состав нашего отдела перевозок выступил инициатором в борьбе за превращение Свердловского аэропорта в образцовый на трассе Москва—Владивосток. Это обстоятельство, естественно, накладывает на наш коллектив особенно большую ответственность. Мы должны теперь трудиться так, чтобы показывать пример другим службам порта.

В течение уже продолжительного времени наша смена борется за получение почетного звания коллектива коммунистического труда. Дежурные по аэровокзалу, перронные контролеры, носильщики и все другие работники прилагают много усилий, чтобы повысить

СЛУЧИТЬСЯ ТАКОЕ В АМЕРИКЕ...

том труженике, особенно о детях. Сошлемся хотя бы на такую деталь. На доставку больного мальчика из Салехарда в Тюмень было затрачено свыше шести часов летного времени. Стоимость же одного летного часа самолета нашей марки обходится около тысячи рублей. Но наше государство не считает ни с какими расходами, если речь идет о спасении человеческой жизни.

А как обстоит дело с медицинским обслуживанием населения в капиталистических странах? В этом хваленом империалистами «свободном мире»? А вот так. Если имеешь много денег — тебя будут лечить, нет денег — мо-

жешь к врачу и не обращай, бесполезно. В буржуазном мире даже за обычный визит врача требуется внести солидный гонорар. А где взять крупную сумму денег рабочему человеку??

Слушись, например, такое несчастье в семье простого рабочего или бедного фермера Соединенных Штатов Америки? Ясно, что пострадавший оказался бы в безвыходном положении.

Как приятно сознавать, что ты—гражданин Советского Союза, проживаешь в стране, где успешно строится коммунистическое общество, где человеческая жизнь дороже всего на свете.

Д. ПАЛИН, пилот.

ДОЧАТОР выключен!

«КОЗЛИНАЯ» КУЛЬТУРА

Работники ряда отделов аппарата Уральской авиационной группы не готовятся и не выступают с лекциями и докладами перед личным составом, не повышают своего культурного уровня, а все свободное время тратят на...

В одной из комнат стол стоит, К себе он тянет как магнит, Манит людей он то и дело Из ПЭО, связи, техотдела. Рабочий кончен день едва — Они толпой бегут сюда И здесь потом сидят часами. Зачем? А угадайте сами! Вопросы все наперечет: Стремление к музыке влечет Приходько — тонкую натуру? Готовиться в аспирантуру Приходит Шубин с давних пор?

Чтоб свой расширить кругозор, Спит Ануфриев из порта? Серов — отдать досуг для спорта?

Иль Андриевский — хочет он Обогащать свой лексикон? А Перепелкина здесь доля — Борются против алкоголя? Все забрались на верхотуру, Чтобы поднять свою культуру?!

Нет!! Их важнее ждут дела: Они пришли... забить

«козла»! Вот почему здесь по ночам Дым коромыслом, шум и гам: «Дуплись!» «Руби!», «Катите!» — либо:

«Даю конец!», «Забейте!», «Рыба!!!»...

* * * У тех, кто лишь в «козлиный» стук Готов забить весь свой досуг, — Низки духовные запросы! Согласны? Есть еще вопросы?!
Иван ШМЕЛЬ.



ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫСТУПИЛ «АВИАТОР УРАЛА»

„Отличная выучка летного состава—залог безопасности полетов“

В № 7 (928) газеты «Авиатор Урала» под этим названием была напечатана статья. В ответ на нее заместитель командира транспортного подразделения Л. М. Уланова сообщила:

«Командир корабля Б. А. Кобылов от полетов отстранен и готовится к сдаче зачетов на местной классификационной комиссии авиагруппы.

По тяжелому летному происшествию командира корабля Г. А. Смирнова 25 января проведен разбор с летно-подъемным составом подразделения.

3 февраля проведено партийное собрание с вопросом «О роли командиров кораблей в воспитании и обучении личного состава в обеспечении безопасности полетов».

5 февраля проведен розыгрыш полета по трассе Свердловск — Минеральные Воды, где разобран вопрос одномоторного полета на самолетах Ил-12 и отдельно на самолетах Ли-2.

При прохождении тренировок на самолетах Ли-2 и Ил-12, как правило, дается тренировка в производстве полетов на одном моторе в зоне, заходе на посадку и производстве посадки».

Шахматисты

начали турнир

На днях в коллективе ремонтного предприятия начался шахматный турнир на личное первенство подразделения. В турнире принимают участие 14 человек. Шахматисты сыграли уже несколько партий.

В таблице турнира пока лидирует Борис Лукомский. Он набрал пять очков из шести возможных. Неплохих результатов добился участник турнира тов. Пономарев, набравший 5 очков из семи возможных.
В. КОЛЬЦОВ, судья турнира.

Груз сброшен без парашюта

Велика наша страна. Немало в ней еще труднодоступных мест. Горы и тайга, заполярная тундра в районе Крайнего Севера. Но и там ни на минуту не прекращается жизнь.

Самым верным и надежным помощником людей в этих местах является авиация.

В ряде районов Севера, Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии посадка самолетов затруднена или невозможна. Грузы приходится сбрасывать с парашютом. Но парашют — далеко не идеальное средство. При сбрасывании хрупких приборов, всевозможных жидкостей в стеклянных баллонах трудно гарантировать их сохранность. Кроме того, парашюты могут применяться лишь в хорошую, тихую погоду, да и тогда точность приземления невелика — снос достигает более 200 метров.

Несколько лет назад старший инженер Архангельского аэропорта Н. С. Антрушин задался целью создать простую упаковку для выброса грузов без парашютов.

В 1956 году Николай Сергеевич получил первое авторское свидетельство на изобретение упругой упаковки.

Упаковка — резиново-пневматический контейнер — проста и дешева. Она может быть собрана в любом аэропорту за несколько минут.

Это — набор положенных друг на друга трех-четырех надувных кругов (могут использоваться и автомобильные или самолетные

камеры). Внутри помещается груз, который может достигать 1000 килограммов веса. Торцы закрываются камерами от футбольного или волейбольного мяча. Все это затягивается сеткой. Такой контейнер выдерживает до 100 сбрасываний, не тонет в воде и сохраняет температуру в течение десяти часов.

Вскоре летчики Архангельского аэропорта успешно начали применять контейнер Н. С. Антрушина. Ампулы с консервированной кровью, сыворотками, вакцинами, глюкозой, флаконы с пенициллином, сброшенные с самолетов, спасли жизнь многим людям. Архангельские летчики доставляют колхозам всевозможные препараты зооветеринарии, запасные части для МТС.

В дальнейшем Н. С. Антрушин предложил еще один тип упаковки — брикет из резиновой «губки», которому придана сферическая форма. Внутри помещаются ампулы, медикаменты, препараты для прививок скоту. Этот контейнер выдерживает до 300 сбрасываний.

Совсем недавно Николай Сергеевич получил из Москвы, из Комитета по делам изобретений и открытий, пакет. В нем было новое авторское свидетельство № 121 651, выданное за изобретение «бумажного гофрированно-

сотового авиаконтейнера для беспарашютного сбрасывания с самолетов».

Внешне контейнер представляет собой небольшой гофрированный бумажный шар. Внутри — множество сотов. В центре — полость для 1—3 килограммов груза. При перевозке такие контейнеры складываются, как веер. Изготавливать их можно из отходов любой полиграфической фабрики. Стоимость — от 1 до 10 рублей.

«Известия».

Вертолет над торосами

КЗЫЛ-ОРДА. Радиограмма была короткой: «Льды окружили 16 рыбаков. Спасайте!»

Тотчас в небо поднялся вертолет. Летчик В. Тихонов направил машину к Аральскому морю. Штурман Липаченко и техник Смирнов тщательно вели наблюдение.

Вот и островок Акбасты. На нем после лова отдыхали рыбаки. Но сейчас этот клочок земли покрыт ледяными торосами. «Крепко поработал шторм. Но где же люди?» — подумал пилот. Он стал уже разворачивать вертолет в открытое море, но услышал слова товарищей:

НС14157.

Заказ № 3033.

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

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

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