



№ 92 (1398).
СРЕДА,
9 ДЕКАБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Ветеран Аэрофлота



На днях старейшему работнику Уральского управления гражданской авиации инженеру ремпредприятия Николаю Михайловичу Кислицыну исполнилось 60 лет. Более тридцати лет коммунист Кислицын отдал безупречной службе в Аэрофлоте. Товарищи по работе тепло поздравили Николая Михайловича с днем рождения, вручили юбиляру ценный подарок — именные часы и фотоувеличитель, пожелали долгих лет жизни и доброго здоровья.

На снимке: Николай Михайлович Кислицын.

В ЭТОМ году в коллективах управления истекает срок полномочий заводских, местных, цеховых комитетов и других выборных органов профсоюза.

В некоторых подразделениях отчеты и выборы в низовых организациях уже начались. После того, как отчеты и выборы во всех профгруппах и цехах будут завершены, состоятся отчетно-выборные собрания или конференции (в крупных организациях), где с отчетами выступят руководители заводских и местных комитетов.

Отчетно-выборная кампания —

ВЫБОРНОЙ КАМПАНИИ — ВЫСОКУЮ ОРГАНИЗОВАННОСТЬ

профсоюзной работы, охватывающей буквально все стороны производственной деятельности коллектива.

Успешное проведение кампании, безусловно, зависит от того, насколько хорошо комитеты профсоюза организуют свою работу на всех участках — в профгруппах, цехах, отделах и службах.

Нынешние отчеты и выборы в профорганизациях имеют ту особенность, что после них в профгруппах будет организовано обучение профсоюзного актива групп, а в цехомах — обучение цехового актива. Такое обучение должно быть проведено по 10-часовой программе, утвержденной ВЦСПС. Сокращения этой программы недопустимы.

Проверка и обсуждение на недавнем президиуме теркома хода подготовки отчетов и выборов в Пермском и Тюменском авиаподразделениях показали, что работа эта проводится слабо.

В Свердловском подразделении уже состоялись отчеты и выборы

борьбы за решение стоящих перед коллективом задач. Об организации обучения профактива здесь еще по-настоящему не думали.

Такое положение тревожит. Равнодушие может принести вред. Видимо, членам теркома тт. Лебединскому, Сыскову, Пакулиной, Белоконевой и другим, непосредственно работающим в коллективе Свердловского объединенного подразделения, необходимо оказать помощь местному в деле выполнения главной задачи — быть организатором подготовки и проведения отчетов, выборов, обучения актива.

В Пермском авиаподразделении также начались отчеты и выборы, они уже прошли в трех профгруппах и одном цехе. Но и здесь не все благополучно.

Местком и его председатель тов. Верхованцев вопреки инструкции провели выборы в одной из профгрупп без отчета о работе группора только потому, что он был снят с летной работы. Между тем, именно такой «активист» и должен был отчитаться перед группой, доверия которой он не оправдал.

В Тюменском подразделении местком (председатель тов. Козлов) всю работу по отчетам и выборам спланировал на январь 1965 года. Конечно, при такой уплотненности, а следовательно, и спешке будет немало недостатков, ошибок, нарушений.

Заводские и местные комитеты должны сейчас еще раз рассмотреть все вопросы, связанные с отчетами и выборами, принять конкретные меры, обеспечивающие проведение отчетов и выборов на высоком организационном уровне. В этом им должна быть оказана помощь партийных организаций, под руководством которых они ведут всю работу.

В. КИЗИКОВ,
председатель теркома
профсоюза авиаработников.

Благодарность авиатехникам

Ежедневно на аэродроме Челябинского аэропорта взлетают и приземляются самолеты союзных и местных авиалиний. Трудовые будни авиаработников напряжены до предела: нужно чтобы каждый самолет точно в указанное в расписании время ушел в очередной рейс. На плечи авиаспециалистов ложится большая нагрузка — объем технического обслуживания очень велик. Тем не менее, авиатехники и механики, другие специалисты внимательно осматривают материальную часть, умело обеспечивают безопасность и регулярность воздушного движения.

Об этом красноречиво говорят строки приказов командира подразделения о поощрениях авиаработников за качественную под-

готовку самолетов. Вот некоторые из них.

В ночь с 28 на 29 октября с. г. в Челябинском аэропорту из-за плохих метеословий скопилось много самолетов. Несмотря на трудности в работе, авиатехники Е. С. Шишков, М. М. Хасанов и В. А. Канунников одновременно с обслуживанием самолетов на кратковременной стоянке отремонтировали и установили жалюзи на самолете ЛИ-2 № 63901, обеспечив своевременный выпуск самолета в рейс.

За добросовестное отношение к своим обязанностям и качественный ремонт самолета командир Челябинского подразделения И. Осипов объявил авиатехникам благодарность. Двое из них — Е. С. Шишков и М. М. Хасанов —



являются ветеранами аэропорта, трудятся в нем более десяти лет.

А вот еще один пример добросовестного отношения к делу авиатехника III класса Н. П. Пашкова.

Это случилось 4 ноября с. г. Авиатехник Н. П. Пашков на кратковременной стоянке обслуживал самолет АН-2 № 28873. Времени было в обрез. Однако опытный глаз специалиста обнаружил серьезный дефект: трещину на цилиндре № 7. Эта неисправность могла привести к серьезному летному нарушению. Но этого не случилось. Н. П. Пашков доложил о неисправности материальной части и самолет не допустили к полету.

За бдительность, за добросовестное отношение к своему долгу, авиатехнику Н. П. Пашкову командиром подразделения также объявлена благодарность.

Это не единичные примеры. Подобных случаев можно привести немало. О таких людях, как авиатехники Е. С. Шишков, М. М. Хасанов, В. А. Канунников, Н. П. Пашков, с гордостью говорят: «Это наши маяки». И они достойно оправдывают доверие своего коллектива.

Л. ЕФИМОВ.

С В О Д К А О ВЫПОЛНЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПЛАНА ЗА 11 МЕСЯЦЕВ КОЛЛЕКТИВОМ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ МГА

По участковому, тонно-километражу —	грузов — 107,7 процента
на 102 процента	Пассажиро-оборот — 96,3 процента.
По отправкам:	По приведенному налету часов —
пассажира — 98,3 процента	113,3 процента.
почты — 110,8 процента	По авиакимработам — 120,4 процента.

По следам выступлений «Авиатора Урала»

Дело не в краске

«Холодное отношение к теплу» — так называлась корреспонденция В. Удилова, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 7 октября 1964 года. В числе недостатков в подготовке к зиме указывалось на отсутствие краски в автохозяйстве Кольцовского аэропорта, необходимой для ремонта автомобилей.

Редакция газеты попросила начальника ОМТС управления А. И. КУРД прокомментировать это обстоятельство.

Автобазам Кольцовского и Челябинского аэропортов, — поясняет тов. Курд, — выде-

лено в текущем году значительное количество краски. Кроме того, руководители автохозяйств были в свое время уведомлены о выделенных им фондах красок на 1964 год. Таким образом, дело не в отсутствии краски, а в том, что по краскам производится не теми красками, какие должны использоваться (от эмалевых красок автохозяйства отказываются).

Кроме того, не всегда покрытию краской предшествует качественная подготовка поверхности деталей и недостаточно поставлен учет расходо-

вания краски по прямому назначению. В связи с этим отделу наземных сооружений, в частности старшему инженеру по

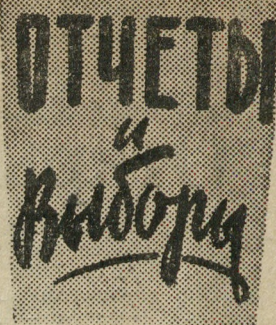
Вентиляторы приобретены

Отвечая на письмо «Помогите достать вентиляторы», опубликованное в номере газеты «Авиатор Урала» за 12 сентября 1964 года, начальник ОМТС управления А. И. КУРД пишет:

Письмо тт. Писарева, Лобыцина и других о необходимости установки вентиляторов в приборной лаборатории ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения было принято работниками ОМТС управления

механизации и автотранспорту тов. Удилову следует принять меры по устранению отмеченных недостатков.

к сведению. Отдел материально-технического снабжения приобрел в городских организациях 4 вентилятора марки ЭВД-4 и передал их в ЛЭРМ. При этом следует иметь в виду, что вентиляторы всех типов выделяются только для нужд капитального строительства и капитального ремонта. Кроме того, никаких заявок от ЛЭРМ на указанное оборудование своевременно не поступало.



В нашем клубе «УРАЛЬСКИЕ САМОЦВЕТЫ»

В первом музыкальном фестивале уральской музыки «Уральские самоцветы», закончившемся на днях в Свердловске, активное участие приняли и авиаработники Уктусского гарнизона. Актив клуба Уктусского аэропорта организовал в день открытия фестиваля вечер отдыха, на котором выступили самодеятельные артисты с завода «Уралэлектротрактор». Интересно прошел детский утренник, посвященный фестивалю.

В дни фестиваля в клубе демонстрировались музыкальные фильмы «Матрос с «Кометы», «Серенада солнечной долины» и другие.

С большим успехом в клубе прошел концерт хора ветеранов труда Уралмашзавода. По окончании концерта гостям была вручена Почетная грамота. Под занавес фестиваля состоялся вечер грамзаписи произведений классиков русской музыки. Были прослушаны отрывки из опер Глинки «Иван Сусанин» и «Руслан и Людмила». **Н. ЗАМЯТИН,**
заведующий клубом 2-го
Свердловского
подразделения.

Свердловск — Алма-Ата — Свердловск

Открыта новая авиалиния

ГРАЖДАНЕ пассажиры!
Объявляется посадка на самолет ИЛ-18 № 75536, следующий маршрутом Свердловск — Караганда — Алма-Ата, — передал диктор по радио утром 2 декабря.

В сопровождении дежурной тов. Галушко пассажиры отправились к самолету. Многим из них этот день будет особенно памятным — они первооткрыватели новой авиалинии, связывающей столицу Урала со столицей Казахстана...

На борту пассажиров приветливо встречает комсомольская тройка бортпроводников — Валя Шашкина, Ася Сычева и Надя Балабанова. Девушки рассаживают своих гостей и разносят конфеты — скоро взлет...

— Средства запуска готовы? — спрашивает сидящий на командирском кресле начальник Уральского управления Николай Андреевич Сидоренко. В этом рейсе — он поверяющий.

— Готовы! — четко отвечает ему.

— Прошу запуск! — запрашивает Н. А. Сидоренко у руководителя полетов.

— Запуск разрешаю! — Один за другим закрутились винты всех четырех двигателей. Мощный лайнер плавно тронул с места и порулил на старт. А еще спустя несколько минут, гигантская стальная птица, распластав крылья, легко соскользнула с бетонки и пошла в набор высоты.

* Репортаж

20 минут ярко горело световое табло в пассажирском салоне корабля: «Не курить. Пристегнуть ремни». Об этом напомнили и бортпроводницы.

И вот нужная высота — 8000 метров — достигнута. За бортом минус 50, а в салоне корабля плюс 18. Уютно, тепло — полный комфорт!

Под крылом стремительно меняется пейзаж. Проходим Курган, Кокчетав, Целиноград. Впереди — Караганда.

Четко и слаженно действует весь экипаж: командир корабля пилот-конструктор Геннадий Андреевич Борцов, трижды миллионер, второй пилот Лев Алексеевич Зотиков, бортрадист Альберт Кузьмич Поляков, штурман Василий Иванович Ефанов, старший бортмеханик Анатолий Федорович Кравченко. Каждый из них — мастер своего дела, налетавший безаварийно не один миллион километров...

СНОВА вспыхивает табло. ИЛ-18 идет на снижение.

— Сообщите обстановку перед посадкой, — запрашивает экипаж Карагандинский аэропорт. Условия вполне приемлемы.

— Посадку разрешаю! — слышится голос руководителя полетов.

Где-то впереди выныривает из-за облаков лента взлетно-посадочной полосы. Улыбка

озаряет лицо Н. А. Сидоренко. Вспомнил, как три года назад здесь впервые открывали движение турбовинтовых кораблей ИЛ-18. Тогда он работал в Казахском управлении заместителем начальника по летной службе. А теперь по этой бетонке уже прошли тысячи самолетов...

Гулко ухнули под полом шасси. Спустя несколько минут самолет коснулся колесами казахстанской земли. Часовая стоянка — и снова в путь.

И опять под крылом курчавятся облака, словно овечьи отары, а вверху над ними золотится южное солнце. Хотя, впрочем, оно нещедро одарило на сей раз теплом эти края: в Алма-Ате, как передали на борт, 4 градуса холода. А некоторые из свердловчан даже подумывали о легких плащах. Но на всякий случай оделись потеплее и не прогадали...

Под крылом плавно проплыл Балхаш, а через некоторое время впереди замаячили снежные вершины Заилийского Алатау.

В эфире Алма-Ата: «Погода хорошая. Видимость 2400 метров». Получено «добро» на посадку. И вот ИЛ-18 касается колесами бетонки Алма-Атинского аэропорта. Позади — 2000 километров. Весь полет занял четыре с небольшим часа. А на поршневых ИЛ-14 этот маршрут с шестью посадками приходилось преодолевать лишь за десять с лишним



часов. В два с половиной раза сократилось расстояние между Свердловском и Алма-Атой.

Ровно столько же времени потребовалось нам, чтобы долететь домой, на Урал. По сияющим взглядам пассажиров узнаем: этот рейс 1113—1114 вполне устраивает их. Быстро, удобно, хорошо!

БЛИЖЕ стал уральцам Казахстан, с которым они связаны горячей дружбой. Пожалуй, рассказ об этом полете стоит закончить стихами.

В небе — звезд лучистых россыпь.

Утра раннего часы...

Взлет! — уходит под колеса Лента взлетной полосы.

Шар земной листают книгой В рейсе бортпроводники. И маршрут проходим

мигом —
Расстояням вопреки!
Пролетаем над Балхашем,
Впереди — Караганда...
Встала сказочным пейзажем
Заилийских гор гряда.
Вместо суток — ровно
за день

Трассу новую прошли,
И закат остался сзади
Алым поясом земли.
Сразу ближе стали дали —
Покорила высота...
Казахстан, привет! —
С Урала
Жди гостей, Алма-Ата!

Е. ЛИПОВИЧ,

спец. корр.,

борт корабля ИЛ-18.

(Продолжение. Начало в № 90, 91).

ЛУЧИ фонариков шарили по приборам, вырывая из темноты дрожание у привычных цифр стрелки указателей. Все как в обычном полете, только одно необычно — электрические стрелки приборов давно свалились к нулю. Теперь работу моторов Женя улавливал своим особенным чутьем бортмеханика.

Все молчали и думали о предстоящей встрече с рассветом, а мгла, окутавшая самолет, не сулила ничего хорошего.

— Леденеем! — вдруг крикнул Рогов, но Тараничев одернул его за локоть.

— Ты не паникуй, антиобледенители включены.

— А стекла? Видишь, стекла?!

— Стекла и будут леденеть, току ведь нет...

Тараничев по-прежнему следил за приборами: луч фонарика, как солнечный зайчик, вздрагивая,

перебегал от одного прибора к другому. Лица Жени он не видел, но знал, что он тоже о чем-то думает. В такие минуты обычно люди о многом могут вспомнить, а у Жени скоро должна родиться жена. Геннадий вспомнил о своей Наташке, которая так и не поняла, почему папа уходит на работу сразу на несколько дней, а

та! — вбежав в кабину, крикнул радист.

— Где, где, Юра? — Рогов подскочил с сидения и пристально стал смотреть сквозь обледеневшие стекла.

— Не сюда смотришь, смотри вправо, через форточку.

— Вижу! Теперь и я вижу!

Все молчали, думая о предстоящей посадке. Где-то внизу была родная земля. Теперь она предательски скрыта ночной мглой и кудлатыми облаками. Каждый знал, что там, внизу, уже давно беспокоятся о них люди, приведенные в действие все средства, но они бессильны чем-нибудь помочь экипажу.

Тараничев стал оттаивать заледеневшие стекла, направляя на них горячий воздух. Стекла оттаивали плохо, но рассвет надвигался быстро. Уже отчетливо стали различаться бурные шапки облаков.

— Снижаемся до облаков, — предупредил Геннадий и, выключив автопилот, повел машину на снижение. Самолет слегка опустил нос и пошел вниз, к облакам.

— Земля! Справа земля! — крикнул Рогов.

— Тихо, без паники, — оставил его Геннадий и увидел в разрыве облаков заснеженную землю.

— Пробьемся, — подбодрил он экипаж и обратился к штурману: — Как здесь с горюшками, Паша?

— В этих районах самая высокая до 600 метров.

— Отлично, ищите побольше разрыв в облаках.

Все уже давно впились глазами в стекла, стараясь найти подходящее окно в облаках.

(Окончание следует).

ИДУ НА ВОСХОД

Ю. БОЧАРОВ, бортмеханик

все дяди-соседи работают только днем, возвращаясь вечером домой. А жена — она привыкла к расставаниям и встречам.

Геннадий задумался. «Правильно говорят ребята: машину нужно садить на колеса!».

— Паша, ты, кажется, недавно летал сюда. Какая тут была температура?

— В прошлый полет до тридцати прижимало. Этак дней семь назад.

— Вот это дело! — обрадованно сказал Геннадий. Потапов не понял, чему он обрадовался, но спросить не решался.

— Паша, а может мы неправильно держим курс? — обернувшись к штурману, спросил Рогов. — Идем долго, а рассвета не видать.

— Нет, курс правильный!

— Но и компас здесь может врать, разные там аномалии...

— Да брось ты, Петя! Врать может, но не на 180 градусов!..

— Вижу! Вижу полосу све-

та! — вбежав в кабину, крикнул радист.

— Ну, если видишь, значит порядок: горючки еще на пару часов хватит, — Тараничев приподнялся и взглянул в окно.

Алая полоска света пробивалась сквозь лохматые облака и, вытягиваясь, охватывала весь горизонт.

— Скорость! Смотрите, скорость падает! — закричал испуганно Рогов, наведя луч фонарика на указатель скорости. Стрелка указателя вздрагивала, неустойчиво металась по шкале и, словно обессилев, остановилась на цифре 10.

— Замерз приемник, — заключил Юрий, и все сели на свои места.

Рогов то и дело подолгу задерживал луч фонарика на застывшей стрелке указателя скорости.



Свердловск, 20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 38760. Заказ № 26612.

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

ЗИМНИЙ ПЕЙЗАЖ.

Фотоэтид В. Несмелова.