

Авиатор Урала

№ 37 (1056).
СУББОТА,
13 МАЯ
Год издания
XIX
1961 г.

Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

Летно-техническая конференция — одно из важнейших звеньев теоретической подготовки личного состава, и от того, как она будет проведена, зависит в целом успех в работе летного подразделения.

В прошлом месяце в летном коллективе самолетов Як-12 была проведена летно-техническая конференция по обмену опытом работы специалистов подразделения в весенне-летний период. На конференции были разобраны следующие вопросы:

1. Особенности эксплуатации самолета Як-12 в период летней навигации.

2. Особенности эксплуатации отдельных систем и агрегатов самолета и двигателя, их характерные неисправности, методы и способы их устранения.

На этой конференции был разобран вопрос о часто встречающихся неисправностях авиационной аппаратуры на самолетах Як-12. По этому вопросу с большим знанием дела выступил ветеран авиационных работ М. Е. Селяев. А вопрос по технике безопасности при обслуживании авиационной техники в весенне-летний период достаточно полно осветил авиатехник Г. Я. Зайков.

Все докладчики исключи-

тельно добросовестно подготовились по «своим» темам, доходчиво, с глубоким анализом изложили материал по особенностям эксплуатации самолета в период весенне-летней навигации.

Важное звено подготовки

Докладчикам было задано очень много вопросов, каждая тема досконально разбиралась, как говорят, «до точки», и только после этого участники конференции переходили к изучению следующего вопроса.

Многие из участников летно-технической конференции в своих выступлениях делились богатым опытом эксплуатации материальной части в период летней навигации, кроме того, ими было внесено много ценных предложений по вопросу улучшения эксплуатации самолета Як-12 в весенне-летний период. Внимание участников конференции было заострено на следующих моментах.

На оперативных точках при выполнении авиационных работ особое внимание нужно обращать на органы приземления самолета, так как посадочные площадки имеют неровности, поэтому нагрузка на шасси очень значительная и, кроме

того, как заметил командир звена Р. Насыров, в этих условиях приходится производить большое количество взлетов и посадок.

Рассматривая вопрос об эксплуатации маслосистемы мотора, техник-бригадир А. С. Друганов предложил изготовить стенд для промывки маслорадиаторов. Несомненно, предложение это ценно еще и потому,

что как раз в период летней эксплуатации авиатехники на пыльных аэродромах возможно засорение маслосистемы. Выступая на конференции, техник-бригадир Княжев адресовал свое замечание летчикам, чтобы они контролировали расход масла и заправку его в систему согласно положенным нормам.

Иногда, — сказал тов. Княжев, — летный состав перепоручает проверку масла, хотя положено проверять его самому летчику.

В этой конференции большая часть летного и технического состава участвовала впервые, и есть надежда, что с нее они ушли более подготовленными, более уверенными в своих знаниях, что обеспечит им успех в практической работе.

П. ШУЛЬГИН,
инженер коллектива
самолетов Як-12
Тюменского подразделения.

Награда обязывает

На днях коллективу вертолетов Уктусского подразделения, завоевавшему второе место в социальном соревновании подразделения за I квартал 1961 года, была вручена Почетная грамота Уральского территориального управления и Уральского теркома профсоюза авиарботников.

Больших трудовых успехов достигли в работе специалисты вертолетного коллектива. Экипаж вертолета Ми-4, возглавляемый С. В. Матвеевым, куда входят второй пилот Г. Кутков, бортмеханик Шестаков и авиатехник С. Л. Булдыгин, добился высоких производственных показателей. Хорошо потрудились в первом квартале пилот Ми-1 А. Толстов, старшие авиатехники И. А. Ефремов и И. Г. Пыжьянов, авиатехник Ми-1 Ковязин и ряд других товарищей.

Получая награду, каждый командир вертолета, пилот, бортмеханик и авиатехник уверенно заявил, что будет работать еще лучше, чтобы оправдать это высокое доверие.



Много хороших и теплых слов можно услышать в Челябинском аэропорту о Галине Понамаревой, кассире отдела перевозок. Всегда вежливая и внимательная к пассажирам, она отлично справляется со своими обязанностями.

Время не ждет!

После ряда пасмурных холодных дней погода словно уступила весне — растаяли под лучами солнца облака и синеву неба залили яркие весенние краски. Таким было прошедшее воскресенье, которому комсомольцы Свердловского аэропорта посвятили свой воскресник. Молодежь с оговорком взялась за работу. Особенно много сил и старания отдали труду спортсмены — хозяева будущего стадиона.

Комсорг авиатранспортного подразделения Н. Учеватов сам принял активное участие в строительстве, показал на воскреснике пример образцового труда своим товарищам. Лучшие спортсмены авиатранспортного подразделения В. Бабин и В. Кашафутдинов не отстали от своего вожака — трудился так, как подобает комсомольцам. 23 человека — представителей этого подразделения — приняло участие в воскреснике.

Молодые специалисты кол-

лектива ЛЭРМ комсомольцы Якимовских, Веков и Ануфриев хорошо поработали на многих участках этой молодежной стройки.

Слов нет, инициатива участников воскресника была очень полезной — как-никак своя, комсомольская стройка! Но наряду с этим были и недостатки.

Так, например, комсомольцы СМУ-8 выходили на молодежную стройку всего один раз, а на последний воскресник «организованно» не явились вообще. К стыду комсомольских коллективов связи и БАО их представители также ни разу не приняли участия в строительстве стадиона. Очень жаль! А ведь комсомольцы службы связи крепко подводят свой коллектив, который борется за высокое звание коммунистического.

Строительство нашего стадиона движется крайне медленно, можно сказать, черепашиными темпами.

Администрация Свердловского аэропорта не желает идти навстречу инициативе молодежи. За последние две недели ни разу не были выделены на строительство ни грейдер, ни бульдозер. Вопрос о материальной помощи тоже повис в воздухе: где-то до сих пор решается и не может никак решиться. Комсомольцам совсем не оказывается помощи.

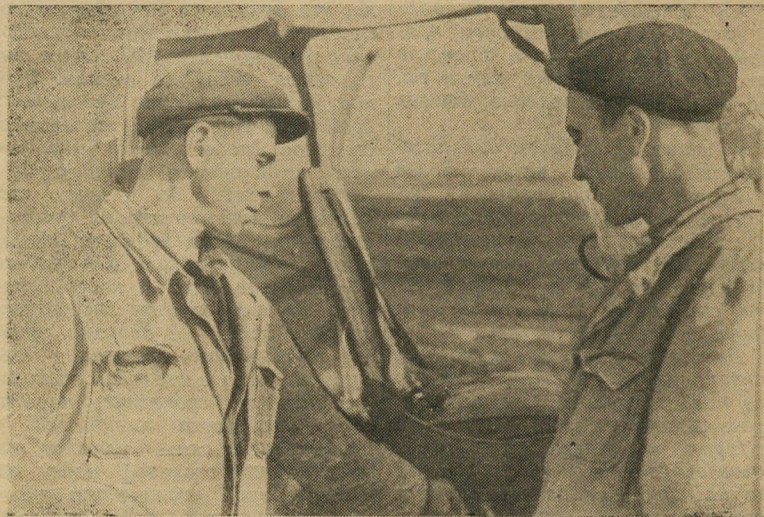
Начальник строительного управления № 8 тов. Бондарчук считает, видимо, работу об этой стройке лишней обузой для себя, не интересуется нашими делами, не поддерживает комсомольскую инициативу сократить сроки молодежной стройки.

А время не ждет. Из-за этого потеряно много драгоценных дней, а ведь до летней спартакиады Уральского управления ГВФ осталось всего полтора месяца. Стоит все-таки поторопиться!

Ю. ГРИЦЕНКО.

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА! НОВЫМИ УСПЕХАМИ В ТРУДЕ ОЗНАМЕНУЕМ ОЧЕРЕДНОЙ XXII СЪЕЗД НАШЕЙ ПАРТИИ!

Они трудятся рядом с нами



НА СНИМКЕ: передовые ремонтники Тюменского подразделения бригадир сборщиков вертолетов Н. П. Вельке и контрольный мастер по ремонту вертолетов Е. П. Швецов осматривают авиатехнику перед облетом.

Фото Л. ЕФИМОВА.

Когда коллектив сплочен

В вертолетном цехе авиаремонтных мастерских, где производится ремонт винтокрылых машин, сейчас особенно напряженные дни: летняя навигация требует много техники, поэтому каждый вертолет находится на строгом учете, ремонтники стремятся завершить все операции на машинах в более короткие сроки.

Бригада сборщиков вертолетов, которой руководит коммунист Николай Петрович Вельке, добилась за последнее время значительных успехов в труде.

— Мои ребята работают побоевому! — с гордостью говорит Н. П. Вельке, и в этих словах не пустая рисовка, — в них заложен глубокий смысл: в этом году его бригада пополнила свои ряды бывшими воинами, недавно демобилизованными из армии. Вот и выходит, что бригада Н. П. Вельке продолжает свой боевой путь на фронте семилетки, трудится по-настоящему, по-солдатски! Все они успешно приобрели специальность и сейчас поставлены на самостоятельные участки работы. Членам бригады есть у кого перенять опыт — их бригадир трудится в этих мастерских уже около десятка лет. Знания и практические навыки, приобретенные Н. П. Вельке в родном цехе, он передает своим питомцам, которые не желают отставать от бригадира. Качественно и умело готовит бригада Н. П. Вельке вертолеты к облету...

В этом же вертолетном цехе работает контрольным мастером по ремонту вертолетов Евгений Прохорович Швецов. Двенадцать лет он бесменно трудится на этом ремонтном предприятии; за этот большой

период времени Евгений Прохорович успел заслужить большой авторитет среди авиарботников, снискав себе всеобщее уважение.

И неудивительно то, что когда его перевели с должности бригадира на должность контрольного мастера, он долгое время никак не мог представить себе этого: так он крепко сдружился со своими товарищами из бригады.

Его бригаде — первой в мастерских — было присвоено почетное звание коммунистической, — как же не гордиться ему успехами своих друзей!..

Да и теперь он не порывает прежней дружбы с ними — в различных вопросах теории и практики, трудностях, встречающихся в их работе, — всегда он готов им помочь разобраться.

Евгений Прохорович Швецов — отличник Аэрофлота. Это звание он заслужил в упорном труде, в повседневной учебе. Сейчас он готовится к вступлению в ряды Коммунистической партии Советского Союза. И мы уверены, что, став коммунистом, он оправдает это высокое и почетное звание.

Готовя достойную встречу XXII съезду КПСС, авиарботники нашего вертолетного цеха взяли на себя повышенные обязательства в социалистическом соревновании, принимающем все более широкий размах. Они берут пример в труде с ветеранов, опытных специалистов-ремонтников Н. П. Вельке и Е. П. Швецова, заслуживших всеобщее уважение в нашем дружном, сплоченном коллективе.

Т. НОХРИН,
начальник вертолетного
цеха ремонтных
мастерских.

Заочная конференция

С июньского номера на страницах журнала «Гражданская авиация» открывается заочная экономическая конференция по проблемам экономики ГВФ.

Предполагается осветить такие основные вопросы: рентабельность, планирование, исчисление и учет производительности труда, пути повышения налета на списочный парк, сокращение простоев самолетов, совершенствование технологий работы аэропортов.

Редакция приглашает авиационных специалистов принять участие в заочной конференции. В статьях, подготовленных для журнала, следует конкретно раскрыть тему, рассказав, что делается, что можно и необходимо сделать для выявления скрытых резервов и каков количественный и качественный эффект от их использования.

Через час по чайной ложке

Почти во всех столовых Свердловска сейчас введено самообслуживание. Оно и понятно: эта система позволяет посетителям сэкономить время обеда, не перерыва, а работникам столовой значительно облегчает обслуживание.

К сожалению, столовая Уктусского аэропорта составляет в этом отношении печальное исключение. Каждый, кому приходилось бывать у нас, знает, что между естественным желанием поесть и непосредственным приемом пищи здесь приходится выдерживать значительную паузу. Правда, проходит она в очереди, в обществе таких же страждущих, как и ты, но от этого, как правило, бывает не легче.

Большим испытанием для посетителей является меню. Более опытные товарищи проходят мимо, не глядя в его сторону. Другое же, чаще всего из новичков, тщательно изучают его, наивно полагая, что все то, что написано, они смогут получить на раздаче.

Вместе со всеми с ноги на ногу переминаются пилоты. У многих из них в руках талоны, приобретенные ими на завтрак и обед. Старожилы утверждают, что в былые времена он давал им право на обед вне очереди. Теперь все это передано забвению, и летный состав вместе со всеми простаивает в очереди, хотя некоторые из них часто спешат на вылет.

Своеобразное «новшество» вне-

сли работники столовой и в оплату самих талонов. Стоимость их 65 копеек, однако выдаваемые блюда далеко не покрывают этой стоимости. Сдачи работники столовой почему-то не выплачивают, решив, очевидно, что талон не денежный документ, а бумажка, которая все стерпит, в том числе и недоплату.

О всех перечисленных недостатках много раз уже писалось, говорилось на собраниях. Однако все остается по-прежнему. Очевидно, работники столовой решили, что временное затруднение со снабжением полностью оправдывает их недоделки. Мы с этим согласиться никак не можем. Выход из создавшегося положения, бесспорно, есть и при желании в столовой давно можно было навести необходимый порядок.

Начать хотя бы с того, что взять за правило строго придерживаться той очередности обеда, которая установлена для работников управления и подразделения. До сих пор он нарушался, многие уходят на перерыв раньше положенного времени, в результате чего в столовой создается большое скопление народа. Часто задержка получается у раздаточного окна. Очевидно, руководителем столовой надо подумать над увеличением числа раздаточниц с тем, чтобы повысить пропускную способность в часы наплыва посетителей.

В. ШАБАШОВ,
пилот Уктусского подразделения.

Чувство

дружбы

Пока на трассе
Самолетов нет,
Нам передышка
На часок подарена...
Эх, до чего ж
Лирический рассвет!
И хочется в стихах
Послать привет
В Ханты-Мансийск,
На улицу Гагарина.
Там, у знакомой девушки-
радистки,

Будильник на столе
Гремит сейчас...
Пусть для нее я не был
Другом близким —
О светлой дружбе
Вспомню я не раз:
Товарищества чувства
Всем знакомо,
Кто за эфиром
Круглый год следит,
В краю родном
Или вдали от дома
Как сердце и как долг
Тебе велит...
У вас, похоже, запоздало
лето,

Но каждый день
Своим трудом горяч...
В час передышки,
В тихий час рассвета,
Прими простой мой стих
Как знак приветства:
В труде большом —
Больших тебе удач!

В. МИЛЮТИН,
ст. радиооператор
Курганского
подразделения.

Нам клуб необходим

В Тюменском аэропорту и подразделениях успешно трудятся коллективы, большую часть которых составляет молодежь. Вопросы производства здесь решаются неплохо, а вот быт — забыли...

У кого бы, особенно из молодых авиаработников, мы ни спросили, как и где вы проводите свой досуг, ответы, словно братья-близнецы, похожи друг на друга.

— А где проводить. Ведь клуба у нас нет... Да, как ни печально, но факт говорит сам за себя. Единственный в аэропорту красный уголок ремонтных мастерских используется пока как клуб, естественно, не удовлетворяя запросов многочисленной молодежи, которая здесь трудится. Нужно сказать, что в строительстве клуба ни партийные, ни комсомольские организации должного энтузиазма не проявляют — обходят этот важный участок идеологической и воспитательной работы неоправданным равнодушием и молчанием.

А молодежь желает хорошо проводить свое свободное время, желает веселиться, интересно организовать досуг. Многие из авиаработников ремонтных мастерских, инженерно-технической службы подразделения записываются в кружки художественной самодеятельности. Для выступления хорошего коллектива, который возглавляет Д. И. Дыньков, приобретен материал на костюмы.

Правда, трудности состоят еще и в том, что большая часть летного состава в период летней навигации будет находиться на оперативных точках, не всегда их можно будет приобщить к участию в концертах...

Клуб нам необходим еще и потому, что даже показ фильмов мы не можем производить в помещении красного уголка. Дали нам киноустановку «Украина», а продемонстрировать кинокартины нельзя: пожарная служба запрещает, ибо помещение не приспособлено для этого.

Хочется надеяться, что нашу просьбу все-таки услышат — выделят нам средства на строительство клуба в нашем аэропорту, где бы авиаработники могли отдохнуть.

А. ЕРОХИН.

«Гражданская авиация»

№ 4

Апрельский номер «Гражданской авиации» не совсем обычный по своему содержанию. От первой до последней страницы он посвящен авиаработникам Восточной Сибири, которые своим трудом вносят большой вклад в освоение бескрайних просторов Сибирского края. «Им сегодня слово!», — читаем мы в журнале. — Они делятся опытом, рассказывают о трудовых успехах, говорят о своих трудностях, советуют, предлагают, спрашивают...

Почему выбор пал именно на них, тружеников Аэрофлота Восточной Сибири? На этот вопрос читатель найдет ответ в редакционной статье «Сибирь авиационная». Иркутск находится в самом центре транссибирской магистрали, но значение Восточно-Сибирского управления ГВФ не только в этом. «Здесь», — подчеркивается в статье, — обеспечивается круглогодичная, непрерывная и надежная связь страны со стремительно развивающимися северными районами».

О больших делах и грандиозных перспективах использования авиации в обширнейших просторах Сибири рассказывается в статье начальника Восточно-Сибирского территориального управления ГВФ Г. Филиановского и начальника полтотдела этого же управления А. Дворникова.

Интересно написаны и поданы материалы, объединенные в журнале под рубрикой «За круглым столом». «Тщательно было бы искать под этой рубрикой статью, корреспонденцию или очерк», — говорится в редакционном примечании. — Авиаторы Восточной Сибири просто, от души говорят о том, что их волнует, что сдается им самым важным, что, по их мнению, может послужить нашей общей цели — решительному подъему всей работы воздушного транспорта».

Командир корабля Ту-104, пилот первого класса Л. Телегин, говорит об исключительной важности взаимодействия экипажей, диспетчерских и метеорологических служб. Его горячо поддерживают в своих выступлениях руководитель полетов Иркутского аэропорта И. Никифоров, начальник авиационно-метеорологической станции И. Еремин, старший штурман А. Акимов и другие.

Много полезного почерпнут для себя работники ремонтных мастерских из статьи начальника Иркутского ЛЭРМ Н. Колесника «Не числом, а умением», в которой он делится опытом работы своего коллектива. Тщательно

продумав организацию труда и развернув в коллективе социалистическое соревнование, работники ЛЭРМ вот уже в течение длительного времени добиваются высоких производственных показателей.

Со знанием дела написаны очерки В. Козловского и Ю. Скопа. Авторы рассказывают в них о наших маяках, о тех, кто решил жить и работать по-коммунистически.

Не безинтересно будет узнать читателям о работе информационно-справочных служб. В большой статье заместитель начальника управления перевозок и обслуживания пассажиров Г. Писков рассказывает о значении хорошей рекламы, о культуре обслуживания пассажиров, о работе справочных бюро.

Апрельский номер «Гражданской авиации» красочно оформлен, на страницах его публикуется много фотоснимков, рисунков. Обращает на себя внимания схема воздушных линий Восточно-Сибирского управления, на которой показаны объем перевозок в третьем году семилетки и видовые фотографии, знакомящие нас с центром Восточной Сибири — Иркутском.

Без парашюта

В труднодоступных районах нашей Родины часто приходится сбрасывать грузы с парашютом. Трудно гарантировать при этом сохранность приборов, жидкостей в стеклянных баллонах. К тому же, парашюты могут применяться лишь в тихую погоду.

Старший инженер Архангельского аэропорта Н. С. Антрушин задумал создать простую упаковку для сбрасывания грузов без парашютов. Первое, что он изобрел, — это набор положенных друг на друга надувных кругов. Внутри помещается груз. Торцы закрываются шаровыми камерами типа волейбольного мяча. Все затягивается сеткой. Различные



Большой объем авиахимработ предстоит выполнить в этом году работникам Тюменского подразделения. На снимке вы видите загрузку химкатами самолета Ан-2 перед очередным вылетом. Фото В. Христинина.

О культуре речи

Культура речи является одной из составных частей культуры поведения. Владеть культурой речи — это значит уметь ясно, четко, точно, правильно и в то же время ярко, образно и в вежливой форме выражать свои мысли.

Для исправления недостатков речи и обогащения словаря надо систематически читать художественную литературу, прислушиваться к речи других людей, обращаться к толковым словарям. Важнейшими из них являются: Толковый словарь живого великорусского языка В. И. Даля; Толковый словарь русского языка под редакцией профессора Д. Н. Ушакова; Словарь русского языка, составленный С. И. Ожеговым.

Полезно пользоваться некоторыми сборниками образных слов, цитат и метких выражений из художественной литературы. Сборник С. Максимова «Крылатые слова» дает толкование многих слов и выражений; «Крылатые слова» Н. С. Ашукина и М. Г. Ашукиной, где собрано много литературных цитат и образных выражений.

Правильность ударения в произносимых словах можно проверить по словарю-справочнику «Русское литературное произношение и ударение».

Объяснение и замену иностранных слов можно найти в Словаре иностранных слов под редакцией И. В. Лехина и профессора Ф. И. Петрова, где даны объяснения многих иностранных слов и выражений.

Культура речи дает большое личное удовлетворение, ощущение уверенности в себе, в своей способности убедить людей, о сложном сказать просто, об интересном — живо и увлекательно, о неизвестном — знакомыми всем людям словами.

А. СЕРЕБРЯКОВА,
зав. библиотекой
Уктусского подразделения.

НАУКА И ТЕХНИКА

МАГНИТОГИДРОДИНАМИЧЕСКИЙ МЕТОД ОХЛАЖДЕНИЯ. Фирма «Бендикс системс» изучает магнитогиродинамический метод охлаждения возвращающихся в атмосферу космических кораблей и носовых конусов межконтинентальных баллистических ракет. При этом методе предполагается использовать легкий магнитный материал, с помощью которого в пространстве вокруг конуса будет создаваться магнитное поле, взаимодействующее с окружающей конус плазмой и обеспечивающее его охлаждение. Новый метод демонстрировался в ударной аэродинамической трубе. («Авиэйшн уик»).

МОДЕЛЬ ПЛАЗМЕННОГО РАКЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ. В лабораториях космической техники (США) имеется модель магнитондукционного плазменного двигателя. Подобными двигателями можно оснастить ракеты, предназначенные для полета в глубины космического пространства. («Авиэйшн уик»).

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР. Фильтр, предназначенный для использования в авиационных гидравлических системах, в системах ракет и управляемых снарядов, разработала фирма «Перманент филтер корпорейшн» (США). Этот фильтр, получивший название «Перма-Рэй», может удалять волокна и частицы грязи, металла, пластмассы и желатина из жидкостей, обладающих сравнительно высокой степенью удельного сопротивления. Действие его основано на электростатическом принципе. («Джорнэл оф коммерс»).

В последнее время глубина таких разработок будет достигать 400—600 м от поверхности. Добыча с таких глубин потребует нового решения ряда технических задач. Подсчитано, что почти 70 процентов всех затрат при этом придется на транспортировку породы.

Некоторые ученые выдвинули проект использования для транспортировки породы вертолетов. Горная масса может перевозиться в сменных кузовах-контейнерах грузоподъемностью в 5—15 т. Подсчитано, что если карьер имеет глубину более 200 м, стоимость доставки груза вертолетом будет дешевле, чем железнодорожным и автотранспортом или конвейерами. Кроме того, использование вертолетов дает целый ряд преимуществ — экономится много строительных материалов, ускорятся работы и т. д.

«Воздушный путь».

И. о. редактора В. АЛЕКСЕЕВ.

HC18935 Заказ № 4046

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