

ВСЕ, НАМЕЧЕННОЕ ПАРТИЕЙ, ВЫПОЛНИМ

АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА ГОРЯЧО ОДОБРЯЮТ МАТЕРИАЛЫ XXII СЪЕЗДА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 84 (1103).
СУББОТА,
28 ОКТЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиарботников

Слава
родной
КПСС!

Люди
пытливой мысли

С огромным интересом знакомятся авиарботники Урала с материалами XXII съезда КПСС. В эти дни во многих службах подразделений и аэропортов проводятся читки газет, авиарботники обсуждают и горячо одобряют выступления делегатов XXII съезда партии, которые намечают путь советского народа к коммунизму.

Растет трудовой подъем в авиаподразделениях. Свои производственные достижения личный состав посвящает родной партии.

За последние дни ряду коллективов и отдельных авиарботников присвоено почетное звание бригад и ударников коммунистического труда.

НАШИ НОВЫЕ МАЯКИ

Достоин встретили XXII съезд родной Коммунистической партии работники линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Свердловского аэропорта. Многими из них успешно выполнены предсъездовские социалистические обязательства. Авиарботники своим добросовестным трудом завоевали почетное право называться разведчиками будущего.

В канун открытия XXII съезда КПСС коллективам смен, возглавляемым коммунистами Н. И. Бычковым и Г. А. Троицким, присвоено звание коммунистических бригад, работающая на участке реактивной техники, которую возглавляет коммунист В. В. Каменских, также завоевала это высокое звание.

Из ста тридцати соревнующихся — пятидесяти работникам ЛЭРМ уже присвоено звание ударников — новых маяков, чей сильный свет указывает дорогу всем остальным авиарботникам.

А. СКРЯБИН, председатель цехкома ЛЭРМ.

БОЛЬШИМ авторитетом среди работников службы движения Свердловского аэропорта пользуется старший диспетчер ГРДП комсомолец Георгий Яковлевич Липаев. Трудолюбивый, способный специалист, с гордостью отзываются о нем в нашем коллективе. Эту высокую оценку он заслужил в повседневном труде...

Обстоятельства сложились так, что диспетчер П. Алюнин оказался в затруднительном положении. На воздушной трассе скопилось много самолетов, которые шли на посадку в Свердловский аэропорт. В дело вмешался старший диспетчер Г. Я. Липаев. Он быстро нашел выход из сложившейся обстановки на воздушной трассе. Передав по команде экипажам о смене эшелонов и направлений полета, он тем самым распродолжил самолеты и дал возможность бортам произвести посадку в порядке строгой очередности...

Факт, казалось бы, небольшой. Но на нем вырос молодой

ДОРОЖИТ ВЫСОКИМ ЗВАНИЕМ

дой диспетчер. Он показал себя инициативным, глубоко знающим свое дело специалистом. За три года работы в аэропорту Георгий Яковлевич успел завоевать всеобщее уважение как грамотный и способный работник.

Недавно Г. Я. Липаеву было присвоено звание ударника коммунистического труда. И он дорожит своим высоким званием. Не только добросовестно трудится, но и активно участвует в общественной работе. Г. Я. Липаев избран проффоргом смены. Он регулярно выпускает рейсовые листки и «молнии», всемерно способствует тому, чтобы в день открытия съезда коллектив выполнил все обязательства, взятые в честь его.

В. ГУРЬЕВ,
руководитель полетов
Свердловского аэропорта.



Б. Ф. Закрылин по праву считается одним из лучших командиров корабля Ли-2 в Челябинском подразделении. В честь XXII съезда КПСС экипаж Б. Ф. Закрылина добился высоких результатов в выполнении производственных заданий.

На снимке: командир корабля Ли-2 Челябинского подразделения Б. Ф. Закрылин.

На одном из своих собраний работники коллектива инженерно-авиационной службы Магнитогорского аэропорта принимали обязательства. В каждом взгляде можно было прочитать: обязательно выполним взятое слово — не подкачаем. Авиарботники решили самоотверженным творческим трудом добиться высоких показателей в работе, обслуживать материальную часть с хорошим качеством. Рационализаторы-активисты внесли ценные предложения для того, чтобы облегчить технологию работ на самолетных стоянках.

Авиатехник Дмитрий Васильевич Куренько изготовил специальный стеллаж для агрегатов, а механик по приборам Константин Иванович Гордун предложил и сам сделал установку для проверки работы указателей скорости. Мойщицы самолетов Ольга Степановна Савельева и Галина Червяк тоже внесли свои предложения. О. Савельева предложила изготовить веревочные трапы для мойки верхней плоскости, а Г. Червяк — лестницу для заправки самолета ГСМ и коробки с веревкой для подачи пистолета на самолет. Трактористом Губаревым были усовершенствованы аэродромные катки и изготовлен страховочный подъемник для самолета Ли-2. Авиамеханик Гумаров для удобства и облегчения при обслуживании самолетов изготовил санки под воздушные баллоны.

Нужно сказать, что в этом благородном деле хороший пример подчиненным показывает старший инженер подразделения Борис Иванович Бородулин. Им самим предложено и изготовлено переговорное устройство на самолетной стоянке для связи со всеми службами аэропорта и, кроме того, с целью освещения в ночное время изготовлена фара для моторного электроподогревателя МП-85 и универсальный ящик, предназначенный для хранения аэродромного имущества на самолетной стоянке.

Дела рационализаторов помогают всему коллективу Магнитогорского аэропорта в достижении новых трудовых побед, в досрочном выполнении производственного плана.

М. СЕМЕНОВ.

К ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ

В ПЕРИОД подготовки инженерно-авиационной службы Челябинского подразделения к осенне-зимней навигации с августа по 15 октября, согласно плана, личным составом службы проделана большая трудоемкая работа.

Согласно плану подготовки, все самолеты Як-12 и Ан-2 подготовлены к эксплуатации в условиях низких температур и приняты комиссией подразделения с оценкой «хорошо» и «отлично».

В связи с устройством взлетно-посадочной полосы был произведен перенос стоянок легких самолетов.

На новом месте стоянок личный состав летных коллективов своими силами сделал две бетонированные площадки для производства регламентных работ на самолетах. Стоянки хорошо освещены в ночное время и имеют достаточное количество электроколонок.

Отремонтированы и приведены в состояние готовности средства подогрева МП-85 и МП-44. Ра-

ционализатором М. М. Давыденко оборудованы рукава МП-300 специальными наконечниками, позволяющими быстро снимать и устанавливать рукава при подогреве двигателей, более эффективно производить подогрев благодаря сокращению потерь тепла. В аэропорту заканчивается строительство домика для тех-

ственной инициативе в дни отдыха между сменами выполнили все те работы, которые предназначались планом их смене. Замечательная работа проделана по ремонту тепляков для обслуживания самолетов. Тепляки отремонтированы и обшиты брезентом.

На мочных машинах задей-

**ОРГАНИЗОВАННО ПРОВЕДЕМ
ЗИМНЮЮ НАВИГАЦИЮ,
ОБЕСПЕЧИВ ВЫСОКУЮ РЕГУЛЯРНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ
ПОЛЕТОВ!**

состава, обслуживающего легко-моторный парк. Личный состав оперативных смен так же своевременно справился с поставленным планом подготовки. Особенно нужно отметить смену, которой руководит тов. Михайлов. Авиатехники этой смены по соб-

вованы системы бачков для эмульсии с применением щеток с подводом жидкости ЭАФ с тепловой водой для устранения обледенения. Однако наряду с вышеуказанным имеется еще целый ряд недоделок по плану, на которые и указала комиссия Ураль-

ского управления ГВФ. Так, например, еще не проверено состояние инструмента техсостава, не выделено изолированное место для временного хранения агрегатов, снятых с самолета и направляемых в ремонт.

Не проверена часть баллонов сжатого воздуха. Нет надлежащего порядка в сварочной и расходной кладовой.

Благодаря неоперативной и неслаженной работе наземной службы затягивается окончание строительства техдомика для легко-моторного парка. То нет до-сок, то не привозят шлак и т. д., а зима уже не за горами, и техсоставу приходится тесниться в маленькой будке.

В целом инженерно-авиационная служба подготовилась к зимней эксплуатации самолетомоторного парка неплохо. Нужно полагать, что личный состав справится с теми задачами, которые ставит перед ним эксплуатация самолетов в осенне-зимний период.

В. ЧЕРНЕНКО,
старший инженер Челябинского подразделения.

Марш коммунистических бригад

В исканья мы шагаем твердо,
Пусть ветер треплет алый стяг —
На нем горят девизы гордо
Коммунистических бригад.
В труде любом полны

стремленья
Все силы Родине отдать,
Не признаем мы в жизни

тленья,
Мы рождены всегда дерзать.
Живет в нас дух больших

свершений,
Нам крылья партия дала,
Мечтать учил великий Ленин,
Идя на трудные дела.

Ряды тесней и год от года
Пусть тверже поступь, шире

шаг,
Будь славен труд сынов народа —
Коммунистических бригад.

А. ШУБИН,
инженер-экономист.

СВЯЗЬ НАДЕЖНА



Успешно трудится в коллективе службы связи Челябинского аэропорта радиооператор первого класса Татьяна Николаевна Чеплыгина. Специалист высокой квалификации, Т. Н. Чеплыгина передает богатый опыт молодым авиарботникам.

На снимке: радиооператор Т. Н. Чеплыгина на своем рабочем месте.

Фото В. Яковлева.

Сообщают

Военно-транспортный самолет «Аргоси»

На вооружение ВВС Англии в 1961 г. начал поступать средний военно-транспортный самолет «Аргоси».

Самолет имеет двухбалочную схему с высокорасположенным крылом, что создает удобства при погрузке и выгрузке военной техники. Размеры основной грузовой кабины 14,28×3,05×2,03 м. Грузовой люк находится в хвостовой части фюзеляжа и закрывается двухстворчатой дверью. Ее створки открываются вверх и вниз, образуя проем размером 2,64×2,59 м. Нижняя створка является частью погрузочной рампы, по которой въезжает транспорт. На самолете можно перевозить до 13 150 кг груза, в том числе автомашину грузоподъемностью 3 т., 105 мм гаубицы, ракеты «Тандерберд», «Бладхаунд» и др.

Погрузка и разгрузка механизирована. Из легкого сплава изготовлены быстростъемные роликовые дорожки, по которым передвигаются грузовые платформы.

За высокую регулярность и безопасность полетов

РУКОВОДСТВО ДВИЖЕНИЕМ — НА НОВЫЙ ЭТАП

сти трассы чем Свердловск — Челябинск, например, Свердловск — Курган или Свердловск — Тюмень протяженностью 320—330 км. В этом случае непрерывная УКВ-связь невозможна. Поэтому нельзя механически ликвидировать РДС и заменить их расширенными районами аэропортов (РРА). Не всегда это возможно, или во всяком случае не всегда даст желаемый результат, а при механическом подходе может привести к тому, что один крупный РДС будет заменен множеством маленьких.

Перестройку системы управления полетами нужно производить не механически, а исходя из конкретных условий и подкрепляя ее определенными материальными средствами. На примере нашей Свердловской РДС можно проиллюстрировать суть этого конкретного подхода.

В настоящее время территория Свердловского РДС включает в себя целый ряд РРА, где руководство движением самолетов осуществляют диспетчеры РРА. Роль РДП сводится к руководству движением на участке трассы Москва — Новосибирск протяжением в 900—1000 км и примыкающих боковых трассах, а также чисто «символическому» контролю за работой диспетчеров РРА, входящих в РДС. Мы предлагаем территорию РДС, находящуюся в настоящее время под непосредственным управлением РДП, разбить на 4—5 РРА. Но участки трасс, протяженностью более 300 км, разбивать не пополам, а с таким расчетом, чтобы один из смежных РРА мог осуществлять УКВ-связь с экипажами самолетов непосредственно из диспетчерского пункта РРА, а другой — с помощью ретрансляторов.

Все крупные центры, особенно те, в которых расположены РДП, имеют воздушные зоны с маркированными коридорами. Радиостанции коридоров, как правило, автоматизированы и работают без постоянного технического состава. Целесообразно в местах расположения приводных радиостанций коридоров разместить автоматически работающие ретрансляторы, которые дадут возможность расширить радиус УКВ-связи на 100—120 км. Именно за счет этого РРА крупных центров можно сделать несколько большими и обеспечить непрерывную связь командира корабля с диспетчером на УКВ. Нам нужно 4 таких ретрансля-

тора для Свердловского РРА и 3—4 для других РРА.

Расчеты показывают, что только в Свердловском РДС и входящих в него аэропортах за счет этого можно высвободить 20—25 человек, не говоря о том, что это мероприятие значительно упростит и улучшит руководство движением, сделает его более надежным (связь на УКВ!), упростит радиолокационный (инструментальный) контроль полета. Кроме того, в этом случае отпадает необходимость иметь бортрадиста в экипаже, что сокращает расходы и повышает коммерческую загрузку самолетов.

Те функции по планированию полетов, которые в настоящее время выполняют РДП, с их ликвидацией целесообразно передать УРДС. В пунктах совместного базирования РДП и УРДС сейчас эти функции выполняет УРДС, так что изменится не очень много. Для руководства движением самолетов с ТРД и ТВД целесообразно сохранить ГРДП, которым и подчинить РРА.

Считаем, что такая перестройка структуры службы движения не только повысит производительность труда, но и повысит безопасность полетов, так как диспетчер РДП руководит самолетом на расстоянии 400—500 км «вслепую», не зная детально метеорологической и воздушной обстановки, не имея возможности для инструментального контроля полета. В то же время диспетчер РРА, имея под контролем территорию радиусом 150—200 км (максимум!), может более детально следить за метеорологической и воздушной обстановкой в своей зоне, во время нахождения самолета в зоне осуществлять инструментальный контроль за его полетом, держать устойчивую УКВ-связь непосредственно с командиром корабля и оказывать ему существенную помощь в выполнении полета.

Такая перестройка требует надежной и устойчивой связи как между диспетчерами смежных РРА, так и между диспетчером и самолетом.

В настоящее время имеются все возможности для обеспечения такой связи. Именно поэтому считаем перестройку структуры управления полетами поршневых самолетов возможной и своевременной.

В. МАРТЮШЕВ,
начальник Свердловского ГРДП.

В НАШ коллектив Владимир Иванович Рожнов пришел не новичком. До этого он служил в армии, где прошел хотя и небольшую, но очень полезную для себя школу. Уже тогда было видно, что на самолете Ли-2 он чувствует себя настоящим хозяином. Его технике пилотирования могли бы поучиться многие из нас.

Единственно, что ему не хватало, так это настоящего опыта работы. Однако этот пробел настойчивый пилот постепенно восполнял, и вскоре приказом командования его назначили командиром корабля Ли-2.

Большое и ответственное дело возглавляет экипаж. Коллектив хотя и небольшой, но от его командира требуются воля, собранность и, главное, умение быть требовательным не только к себе, но и членам экипажа, к своим товарищам. К сожалению, это не сразу понял Владимир Рожнов и жизнь за это принесла ему хороший урок.

Однажды в рейсе один из членов экипажа отказался подчиниться его приказу. Случай, конечно, вопиющий. К чести В. И. Рожнова, этот инцидент был последним в его практике, и сейчас он по праву считается одним из лучших командиров нашего подразделения.

В своей работе В. И. Рожнов свято выполняет главные заповеди Аэрофлота — регулярность и безопасность полетов. Он всегда стремится к тому, чтобы работать производительно и экономично. Сколько раз тщательно проанализировав метеороусловия, он отказывался от лишнего го-

ВОСПИТАТЕЛЬ И ДРУГ

рючего и за счет этого увеличивал загрузку. В результате рейсы всегда экономичны и рентабельны. Более других настойчив он и в своих требованиях к работникам отделов перевозок. Что бы ни было, а он всегда добьется, чтобы его самолет был загружен и не летел порожняком.

Своим опытом Владимир Иванович Рожнов охотно делится со своими товарищами. На последней летно-технической конференции он выступил с интересным докладом, который ему поручило сделать командование, как одному из самых грамотных командиров экипажей.

Сейчас вместе с ним летают второй пилот А. М. Казанцев и бортрадист А. П. Никифоров. Надо сказать, что они уже много полезного переняли у своего опытного командира. Заразились они от него и таким увлечением, как рыбалка. В свободное от работы время их часто можно увидеть всех вместе на челябинских водоемах.

В период подготовки к съезду экипаж Рожнова включился вместе со всем летным коллективом в соревнование за звание коммунистического. Можно быть уверенным, что они не подведут товарищей и с честью выполнят свои обязательства.

А. ЗАВАЛЬНЫЙ,
командир летного коллектива самолетов Ли-2 Челябинского подразделения.

ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ

Нет почетнее долга

Перед тем, как вылететь в рейс, летчики Магнитогорского аэропорта часто заходят сюда, в небольшую комнату медпункта. Их встречает высокий пожилой человек в белом халате.

— Входите, входите, — приветливо встречает каждого пилота заведующий медпунктом Василий Иванович Третьяк. Седина уже подкралась к вискам этого бодрого и добродушного человека. А сердце, как и прежде, молодо, несмотря на семь десятков лет, прожитых им.

— В этом аэропорту я работаю около восьми лет, — неторопливо рассказывает о себе Василий Иванович. Многих работников аэропорта знаю хорошо. Коллектив этот стал для меня родным и близким. Нет почетнее долга, как следить за здоровьем наших летчиков, — заключает нашу беседу В. И. Третьяк и поглядывает на часы: скоро появятся пациенты.

И вот уходят в небо самолеты... Василий Иванович долго стоит на старте, теплым взглядом провожая друзей-пилотов, как бы говоря им знакомое: добрых вам рейсов и хорошего здоровья!

Л. ЕФИМОВ.

Продолжается подписка на многотиражную газету



на 1962 год

Редактор В. РУСИН.

НС20249

Заказ № 16979

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

Но есть и более длинные уча-

М. ЕФРЕМОВ.