

РЕШЕНИЯ XXII СЪЕЗДА КПСС—В ЖИЗНЬ!

**НАШИ ЦЕЛИ
ЯСНЫ, ЗАДАЧИ
ОПРЕДЕЛЕННЫ!
ЗА РАБОТУ,
ТОВАРИЩИ!
ЗА НОВЫЕ ПОБЕДЫ
КОММУНИЗМА!**

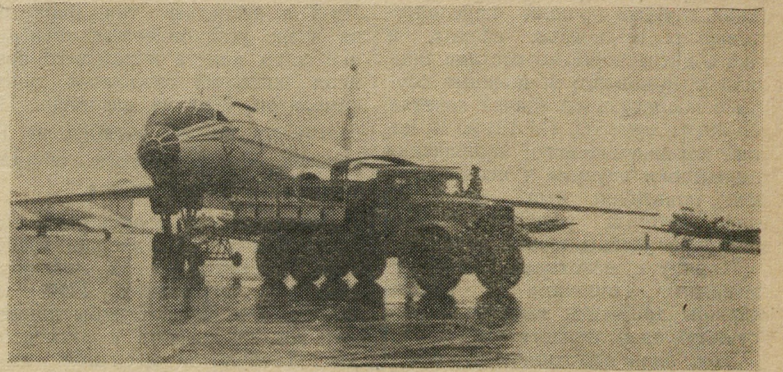
(Из речи Н. С. Хрущева при закрытии XXII съезда КПСС).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 87 (1106).
СУББОТА,
11 НОЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников



Буксировка самолета Ту-104 в Свердловском аэропорту.
Фото Н. Холодовича.

В Тюменской АВИАГРУППЕ

Результат слабого контроля

Личным составом ИАС подразделений, базирующихся в Тюменском аэропорту, проделана большая работа по подготовке самолето-моторного парка, наземного оборудования и средств подогрева к работе в зимний период. Для подготовки личного состава ИАС были разработаны тематические планы и проведены занятия по вопросам, связанным с особенностями подготовки, обслуживания и эксплуатации СМП в зимних условиях.

Однако в ходе подготовки к зимней навигации имелся ряд существенных недостатков. Командованием самолетного и вертолетного подразделений не планировались, в силу чего и не проводились занятия с летно-подъемным составом по особенностям технической эксплуатации материальной части в зимний период. Неоправданно затянута приемка самолетов от технического и летно-подъемного состава подразделений.

На самолетах и вертолетах, подготовленных к зимней навигации, обнаружено значительное количество дефектов и неисправностей. Так на самолете Ан-2 № 05680 обнаружено 23 дефекта, в том числе по спецоборудованию 13: порвана оплетка бронированного шланга датчика манометра масла; оборван проводник у плафона хвостового отсека; неправильно установлены полухомуты на выхлопных патрубках и другие.

На вертолетах Ми-1 и Ми-4 комиссиями общественного контроля подразделения также обнаружено значительное количество дефектов, что свидетельствует о недостаточном качестве выполняемых работ и недостаточном контроле за работой исполнителей со стороны инженерного состава.

До настоящего времени продолжает иметь место повторяемость одних и тех же дефектов и выпуск самолетов в полет с неисправными дефектами. В бортовом журнале самолета Ан-2 № 79864 одиннадцатого августа 1961 года не было отметки об устранении дефекта «Бьет масло с винта на стекла фонаря». Однако экипаж в нарушении приказа ГУ ГВФ вылетел с неисправным дефектом. Аналогичную недисциплинированность проявил и другой экипаж, вылетевший на самолете Ан-2 № 3470 с неустра-

Недавно из Тюменской авиагруппы возвратилась комиссия Уральского управления ГВФ, которая проверяла готовность подразделений к осенне-зимней навигации. Редакция попросила зам. главного инженера управления тов. Зайдинса и начальника службы движения тов. Кудряшова высказать свои замечания и поделиться мнением о подготовке аэропорта и подразделений к осенне-зимней навигации.

ненными дефектами: неисправлен левый замок капота; погнут левый нижний закрылок. В выпуске этих самолетов в полет с неустраненными неисправностями в равной мере повинен и инженерный состав подразделения.

Летный состав вертолетного подразделения в большинстве случаев не записывает в бортовой журнал свои замечания о работе материальной части, ограничиваясь устными заявлениями техосоставу. Эта «практика» может привести к выпуску вертолетов в полет с неустраненными дефектами и, как следствие, к летным происшествиям.

Командно-летный и инженерный состав подразделений не выполняет требований приказа ГУ ГВФ № 85. Бортовые журналы приема и передачи самолета (вертолета), как правило, не проверяются. Так, бортовой журнал самолета Ан-2 № 79864 с 25 июля по 25 октября с. г. проверялся только один раз инженером летного коллектива, а бортовой журнал самолета Ан-2 № 3470 с 26 мая по 25 октября проверялся лишь 20 сентября инженером летного коллектива тов. Курдаченко и старшим инженером подразделения тов. Паршиным. Аналогичная картина с проверкой бортовых журналов в вертолетном отряде.

Командно-летный состав подразделений не выполняет требований § 104 НИАС ГА-60. Командир летного коллектива тов. Аксененков, как правило, самолеты не осматривает, а если и появляются его записи о дефектах, то только тех, которые обнаружены в полете. Совершенно не осматривают самолеты командиры звеньев самолетного подразделения. Не выполняет полностью норм осмотра и инженерный состав самолетного и вер-

толетного подразделения.

О формальном отношении к выполнению требований НИАС ГА-60 свидетельствуют следующие записи в журнале учета осмотра СМП: «9—12 июля с. г. (указываются номера 4 вертолетов) вертолеты находятся в хорошем состоянии. Командир подразделения Хохлов». Словом, получается как у Грибоедова — подписано и с плеч долой. Позволительно спросить, что после этого может требовать с подчиненных командир вертолетного подразделения тов. Хохлов.

Примеру командира следуют подчиненные: «15 августа 1961 г. (№ вертолета) замечаний нет. Командир летного коллектива Ягунов».

Не отстал от них и командир летного коллектива самолетного подразделения тов. Аксененков. Он пишет в журнале: «17 мая 1961 г. (№ самолета) произведен осмотр и облет, замечаний нет».

Планом подготовки ИАС подразделений к осенне-зимней навигации предусмотрена разовая проверка выполнения регламентных работ и технологии технического обслуживания самолетов и вертолетов по всем видам регламентных работ. Это важное мероприятие до настоящего времени еще полностью не выполнено, в то время как имеет место нарушение технологии и случаи невыполнения регламентных работ. При предполетной подготовке самолетов Як-12 и Ан-2 не выполняется технология проверки указателей скорости, а ведь по этой причине в 1960 году в самолетном подразделении произошла вынужденная посадка самолета Ан-2. Как видно, тюменским авиарботникам печальный урок прошлого не идет впрок.

Все указанные недостатки в подготовке и эксплуатации самолето-моторного парка являются результатом отсутствия контроля за работой инженерно-авиационной службы со стороны командиров подразделений и Тюменской авиагруппы.

Устранить перечисленные недостатки можно в том случае, если в коллективах будет развернута борьба за высокое качество технического обслуживания вертолетов и самолетов, если каждый авиатехник проникнет чувством глубокой ответственности за порученное дело.

Устранение отмеченных недостатков и отличное проведение зимней навигации 1961—1962 гг. по плечу летному составу, инженерно-авиационной службе подразделений Тюменской авиагруппы при непосредственной помощи и повседневном контроле со стороны инженерного и командного состава подразделений.

С. ЗАЙДИНС,
заместитель главного
инженера Уральского
управления ГВФ.

ПО ПУТИ К КОММУНИЗМУ ОТВЕЧАЯ САМОТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ

Самоотверженным трудом отвечает на решения XXII съезда КПСС личный состав Челябинского подразделения.

Особенно хорошо в дни работы XXII съезда и в предоктябрьском соревновании трудился летный коллектив, руководимый В. Д. Дербиным. Соревнуясь за звание коллектива коммунистического труда, летный состав добился высоких производственных показателей, обеспечив работу без происшествий. К 1 ноября коллектив выполнил годовой производственный план по общему налету часов на 105,5 процента, по специализации — на 114,3 процента, по налету тонна-километров — на 104,3 процента при производительности полетов 106,9 процента.

В этом большая заслуга всего

личного состава и прежде всего таких передовых людей, как командиры самолетов Г. Ф. Хмелев, В. П. Королев, И. Н. Соллогуб, вторые пилоты В. П. Титов, Г. Д. Васильченко, Ю. П. Петров.

Немало усилий приложили и командиры летных коллективов В. Д. Дербин и Ю. И. Цепельников.

Сейчас летчики в ответ на исторические решения XXII съезда КПСС трудятся с особым подъемом и вносят свой вклад в выполнение взятых социалистических обязательств — всем коллективом обеспечить выполнение годового плана к 25 декабря.

Б. НАХИН,
зам. командира по политической части Челябинского подразделения.

РАВНЯТЬСЯ НА ЛУЧШИХ

Успехами в работе встретили праздник Великого Октября связисты Уктусского подразделения. Хороших результатов добились В. Г. Палтусов, Г. А. Исмаков, Н. А. Адикаев, В. Г. Черепанов и многие другие. Обеспечивая бесперебойную работу радиоаппаратуры, они много сил и времени отдают обслуживанию пассажиров, привлечению загрузки и решению хозяйственных вопросов по содержанию аэродромов.

Особенно хочется отметить ра-

боту тов. Исмакова — начальника радиостанции аэропорта Байкалово. Работая без радиста в течение года, он обеспечивает бесперебойную связь и отправляет ежемесячно сотни пассажиров. На таких товарищей нужно равняться всем связистам.

Р. ЖУРОВ,
начальник службы связи Уктусского подразделения.

«ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» № 10

...Зыбкие, бесплодные пески Кара-Кумов. Сотни километров можно пройти в глущи пустыни и не встретить никаких признаков жизни. Даже птицы веками облетали это гиблое место, далеко стороной пролагая свои маршруты. Но вот небо над Кара-Кумами прочертила первая прямая трасса. Произошла ее стальная птица — самолет. Случилось это в тридцатых годах, а сейчас Туркменистан — республика сплошной аэрофикации. Так и называется статья, опубликованная в десятом номере журнала «Гражданская авиация».

В своем октябрьском номере журнал отводит много места авиаторам азиатских республик. Корреспондент Н. Клавдина из Ташкента рассказывает о том, как трудятся пилоты и техники Ташкентского аэропорта, какой отклик нашла в их сердцах Программа нашей партии. Журнал помещает также иллюстрированную цветную вкладку с изображением воздушных путей Таджикистана.

Но, разумеется, не только жизнь туркменских, таджикских или узбекских авиаторов нашла свое отражение на страницах журнала.

Вы помните, конечно, июль 1955 года и воздушный парад в Москве. В тот день тушинское небо впервые разрезал могучий красавец Ту-104. Так был представлен «широкой публике» реактивный первенец Аэрофлота. С тех пор прошло шесть лет. О том, какой гигантский скачок сделала за эти шесть лет наша гражданская авиация, рассказывается в статье «Ракетные корабли становятся хозяевами неба».

Много интересных материалов можно найти и на других страницах нового номера. Здесь и статьи о космонавтах В. Казакова, и очерки, и новые стихи, короткие интервью, фоторепортаж, информация. Как всегда, журнал богато иллюстрирован и красочно оформлен.

В дни праздника

Организовано и весело провели праздничные дни работники уральских авиаподразделений. В аэропортах, службах и летных коллективах проведены доклады, лекции, беседы о 44-й годовщине Великого Октября, а в клубах и красных уголках состоялись веселые праздничные вечера.

7 ноября авиарботники Свердловска, Перми, Челябинска и других уральских городов вместе со всеми трудящимися участвовали в праздничных демонстрациях.

ОРГАНИЗОВАННОСТЬ — ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ

ГОТОВЯСЬ к осенне-зимней навигации, личный состав службы движения Тюменской авиагруппы проделал определенную работу. Все авиаработники службы прошли переподготовку на 15-дневных сборах, а часть диспетчерского состава прошла специальные 45-дневные сборы с последующей сдачей зачетов согласно приказа ГУ ГВФ. В целях организованного проведения подготовки службы к осенне-зимней навигации был составлен план, который успешно выполняется в установленные сроки.

Наряду с некоторыми положительными сторонами в работе службы движения имеется и ряд существенных недостатков.

Так, план подготовки службы к осенне-зимней навигации составлен без учета рекомендации Уральского управления ГВФ и требований оргметодических указаний ГУ ГВФ на 1961 год. При составлении плана не учтены вопросы проверки практической работы диспетчеров службы движения на рабочих местах и проведения с личным составом розыгрышей руководства движением самолетов в особых случаях. Все это отрицательно сказалось на качестве подготовки личного состава к навигации. И, как след-

ствие, в знаниях некоторых работников имеются досадные пробелы: так, диспетчеры АДП тов. Барышников, РРА тов. Романов не знают полетный вес самолета Ли-2, а диспетчер тов. Беркутов не знает установленных санитарных норм налета и рабочего времени экипажей различных типов самолетов. Это не случайно. По состоянию на 27 октября из 16 человек диспетчерского состава четверо не имеют класса.

До сих пор не разработаны мероприятия по выполнению требований оргметодических указаний главного управления ГВФ на 1961 г. Начальник службы движения тов. Мельников и инспектор тов. Данбулатов месячные планы составляют без учета требований оргметодических указаний, в результате чего ряд требований этого документа в службе движения не выполняется. Так, старшие диспетчеры, выполняющие функции руководителей полетов, перед разбором рабочего дня не изучают и не анализируют диспетчерскую документацию за смену (графики движения самолетов, магнитофонные записи руководства полетами, метеоинформации об опасных для полета явлениях погоды и другое) и

не используют их для качественного проведения разборов.

Старшие диспетчеры службы движения плохо занимаются воспитанием и обучением личного состава смен. При проведении инструктажа и разборов не практикуется опрос диспетчеров по проверке знаний основных летных данных самолетов и правил по руководству движением самолетов.

Со стороны начальника аэропорта тов. Наумова и начальника службы движения тов. Мельникова нет должного контроля за обоснованностью закрытия аэропорта Тюмень для приема самолетов.

Начальники служб аэропорта и летных подразделений, по вине которых происходят задержки вылета рейсовых самолетов, в журнале ежедневного учета регулярности (который ведется в АДП) не расписываются, а начальник службы движения своего замечания по задержке в этом журнале не записывает. Создается впечатление, что задержки рейсов в Тюменском аэропорту никого не беспокоят и вопросом их ликвидации никто не занимается.

Отчеты по регулярности движения составляются с ошибками и не отражают истинного положения дел с регулярностью полетов в Тюменском аэропорту.

Необходимо улучшить и изучение летных происшествий, связанных с неудовлетворительным руководством движением самолетов, чтобы эти ошибки впредь не допускать.

Готовясь к осенне-зимней навигации, командование авиагруппы небрежно составило расписание движения самолетов, в результате чего в него постоянно вносятся изменения и коррективы. Указанные недостатки в работе службы движения можно устранить. Для этого необходимо улучшить воспитательную работу с личным составом, повысить требовательность. Это позволит мобилизовать личный состав на высококачественную работу и провести осенне-зимнюю навигацию без летных происшествий.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы
движения Уральского
управления ГВФ.

ПОСЛЕ ТОГО,
КАК ВЫСТУПИЛ
«АВИАТОР УРАЛА»

«КЛЯУЗНИКИ»

Так назывался фельетон, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 75 (1094) от 23 сентября с. г.

Как сообщило партийное бюро Янаульского аэропорта, факты полностью соответствуют действительности. На открытом партийном собрании с приглашением работников службы ИАС фельетон был обсужден, в ходе чего вскрыт ряд недостатков в руководстве службой и ненормальные взаимоотношения между отдельными работниками.

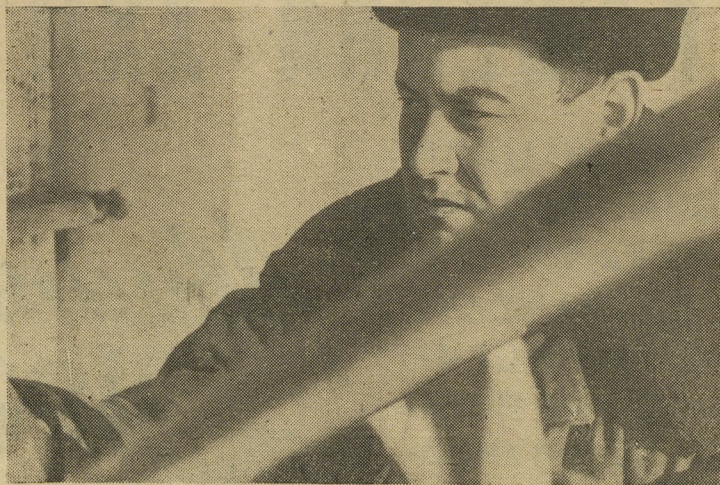
На руководителя службы коммуниста тов. Варварина намечено партийное взыскание. Намечены мероприятия по оздоровлению обстановки в ИАС Янаульского аэропорта.

лени тов. Наливайко уже на протяжении года.

Б. БЕЛЫШЕВ.
«Западная трасса».

6 000 часов без капитального ремонта

Около трех лет назад на нашем объекте связи был установлен дизельный двигатель марки АД-10 с генератором типа СГС-6. Работая без электромеханика, наш коллектив добился значительного продления ресурса двигателя. Без замены каких-либо частей мотор наработал 4 803 часа при норме 1 250 часов. После замены поршневых колец и вкладышей он продолжает нормально работать.



Старший авиатехник Челябинского подразделения Петр Прохорович Сланных осматривает самолет перед полетом.
Фото В. Яковлева.

Шесть минут из жизни летчика

Из Москвы в Ереван, на имя пилота Эдика Бахшияна пришло письмо от командования ГУ ГВФ. В письме говорилось:

«Вы честно выполнили свой долг перед Родиной. Действовали самоотверженно, мужественно, героически, как настоящий советский патриот, и вышли победителем в неравной борьбе...»

Что же произошло с летчиком Армянской авиагруппы Эдиком Бахшияном? Чем прославил он Родину?

...Расчехленный и заправленный Як-12 подрулил к перрону. Дежурная вывела пассажиров на посадку.

Бахшиян выпрыгнул из кабины и предупредительно распахнул двери:

— Прощу садиться!
Оглядел пассажиров. Все трое — в белых крахмаленых рубашках, отутюженных узких черных брюках.

Маленький, в очках - светочувствительных, уселся на сиденье рядом с пилотом. Остальные — сзади.

«Як» отрывается от земли и набирает высоту.

Эдик смотрит на часы: 8.05. Он потянул на себя рычажок триммера, нажал левой ногой на педаль и...

Четыре руки бульдожьей хваткой впились в запястья.

Оборвался живой шум в наушниках-телефонах.

— Не шутите! — рванулся Бахшиян.

— Давай прямо!

Ему показалось, что все это происходит в кино, во сне. Но мгновенно понял и закричал в погасший ларингофон:

— Бандиты!

И почувствовал, как в плечо, в бок, в грудь впились раскаленные иглы...

В тесной кабине самолета шла борьба. Двое бандитов сзади колели пилота ножами. Третий, отрывая его руки от штурвала, пытался выравнять самолет.

Каким же путем наш коллектив добился этого?

Прежде всего мы тщательно изучили конструктивные данные мотора и строго соблюдали указанные в инструкции правила его эксплуатации. Замену масла с промывкой картера масляных фильтров и магистралей мы проводим ежемесячно и не позднее как через 200 часов работы мотора. Заправка топливом производилась только через воронку с мелкой сеткой.

Сейчас мы взяли обязательство довести срок службы двигателя без капитального ремонта до 6 000 часов.

А. АЛАТОРЦЕВ,
начальник приводной
радиостанции.
«Крылья Востока».

Бахшиян цеплялся ногами за крепления педалей. Боли не чувствовал. Но правая рука слабела. Видел, как схватился за штурвал очкастый.

«Уведут! — рвался из рук бандитов Эдик, не чувствуя удара. — Уберет триммер — и все!»

«Сволочь! — набросился на своего сообщника бандит-глыба.

— Не умеешь, тварь!

— Пустите, — повернулся к главарю Бахшиян. — Ваш лететь не может. Я поведу.

— Садись! — толкнули его на сиденье бандиты и занесли ножи.

— Если будешь душить — убьем!»

— Бандиты давно готовились к операции. Они все рассчитали — до минуты, до секунды: когда перерезать радиосвязь, на какой высоте и каком курсе напасть на пилота, куда увести самолет. Они были уверены, что под угрозой смерти пилот поведет самолет туда, куда ему прикажут.

— Убьем!

— Знаю...

Эдик, сдерживая дрожь, убрал триммер. Самолет выравнялся.

— Та-ак... — обрадовался главарь и отвел в сторону нож.

Что было силы Бахшиян крутанул штурвал вправо. «Як» рванулся, разворачиваясь на 180 градусов. Бандитов отбросило влево. И в то же мгновение Эдик ринул самолет в пики. «Теперь не уйдут».

На спидометре — 200. Неба нет. В яростном реве надвигается земля. И дикий, утробный вой бандитов. «Теперь не уйдут!».

В нескольких метрах от земли Бахшиян еще крепкой левой рукой рванул штурвал на себя. Послушный «Як» выравнялся. Поздно. Удар о землю. Сорвано шасси. Снова удар — правым крылом. Разваливаясь на части, машина пропахала землю, свечой встала на нос и перевернулась...

Эдик не почувствовал удара. Только понял — жив! Выбрался из-под обломков. И увидел: со всех концов виноградника бегут к самолету колхозники, в небе над ним кружит самолет, а по дороге мчат машины...

Наземные станции засекали время падения самолета: 8.11. Битва в воздухе продолжалась всего 6 минут.

При ударе о землю один из бандитов погиб. Двое других схвачены.

...Простой советский паренек, рядовой летчик Гражданского воздушного флота Эдик Бахшиян показал, на что способен верный сын Родины. Так поступают патриоты, для которых интересы Отечества превыше всего.

Редактор В. РУСИН.

НС43641. Заказ № 17464.

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

Прочти эту книгу

Тайна воздушного океана

ЕЩЕ полвека назад ученые лишь догадывались о существовании этой необыкновенной фабрики энергии. И только десять лет назад они смогли ее «посетить».

Разве она так недоступна? Да, потому что находится в ста километрах от нашей планеты.

В высоких слоях атмосферы, в очень разреженной среде, под влиянием различных излучений альфа-бета-гамма и ультрафиолетовых лучей двухатомные молекулы кислорода и азота разбиваются (диссоциируют) на отдельные атомы. Диссоциированные же атомы объединяются в молекулы и возвращают энергию, затраченную Солнцем на их расщепление. Вспышки на Солнце фиксируются замечательным «фотографом» — атмосферой.

И вот ученые решили использовать такой эффект на благо людей, сделать этот процесс управляемым волей человека.

Был проделан смелый эксперимент. С помощью ракеты на высоту до ста километров была заброшена порция катализатора — химического ускорителя окиси азота. В небе десять минут светила искусственная звезда, созданная человеком. Температура разреженного газа достигла нескольких сот тысяч градусов...

Недавно издательство «Знание» выпустило интересную книжку А. Ю. Преображенского «Тайны воздушного океана». Автор в популярной форме излагает сущность процессов, протекающих в верхних слоях атмосферы. Читатель знакомится со смелыми проектами и идеями покорения хемосферы — так называемой энергизированной среды атмосферы.

За рубежом проводятся проектные и экспериментальные работы по созданию реактивных двигателей, использующих энергию так называемых атомарных (то есть диссоциированных) газов. Исследователи полагают, что когда реактивные двигатели будут приспособлены для полетов на высоте хемосферы, это принесет человечеству большую пользу.

Уже разработаны жидкие и твердые катализаторы, спроектированы и экспериментально проверяются двигатели, кстати сказать, конструктивно весьма простые.

Овладение новым видом энергии открывает большие возможности для покорения космоса, для полетов в межзвездное пространство, для осуществления других интересных замыслов людей.

А. ПРЕСНЯКОВ.

ПО АЭРОФЛОТУ

Дверь открывается сама

Представьте, что вы подходите к гостинице. Не успели еще войти до большой стеклянной двери, как она уже открылась.

В Новосибирском институте «Электропроект» заканчиваются работы по проектированию автоматической двери. Впервые она распахнется перед пассажирами Внуковского аэропорта. А затем такие двери будут устанавливаться в гостиницах, на вокзалах, в учреждениях.

Устройство стеклянного занавеса несложно. В двери будет смонтирована антенна-конденсатор. Как только в зону антенны войдет человек, изменится электрическое поле. В эту же секунду реле сработает на шарнирное устройство, которое и распахнет дверь.

(«Комсомольская правда»).

Предложение новатора

Недавно авиатехник Самуил Яковлевич Слиж внес новое ра-

ционализаторское предложение — тросы для снятия и постановки воздушного винта самолета Ан-2.

Специальные тросы, которыми пользовались до этого, имели ряд недостатков — они для поднятия винта заклинивались между гайкой и противовесом, в результате чего заершивались и травмировали руки; при необходимости положить винт в горизонтальное положение на тележку — заклинивание троса не позволяло поворачивать его.

Предложение тов. Слижа позволяет избежать всех этих неудобств. Пользоваться тросом, предложенным им, просто, удобно, при этом исключается травмирование рук, так как трос покрыт дюритом. Дюрит предохраняет лопасти винта от повреждений, а при установке его на тележку тросы скользят по лопастям и дают возможность без затруднений придать подвешенному винту горизонтальное положение. Эти тросы изготовлены и успешно применяются в подразде-