



Заслуженным авторитетом пользуется в службе движения Свердловского аэропорта диспетчер ГРДП коммунист Василий Николаевич Феклистов. Умело обеспечивая регулярность и безопасность воздушного движения, В. Н. Феклистов оказывает постоянную помощь своим товарищам по работе.

На снимке: диспетчер службы движения Свердловского аэропорта В. Н. ФЕКЛИСТОВ.

Фото Е. Липовича.

КОМСОМОЛЬСКИМ ЗОРКИМ ГЛАЗОМ

12 ЯНВАРЯ 1962 года комсомольцы Свердловского аэропорта провели рейд по обслуживанию турбовинтовых и реактивных самолетов. Были вскрыты следующие недостатки в обслуживании материальной части.

ОПЕРАТИВНОСТЬ И РЕГУЛЯРНОСТЬ

В очередной рейс Свердловск—Адлер самолет № 75759 в это утро ушел вовремя. Однако подготовку материальной части к полету следует начинать раньше, с таким расчетом, чтобы можно было сообщать о готовности самолета не за 45 минут перед вылетом, а за час.

Комсомольцы отметили, что в пассажирских салонах самолета, где работает бригада бортпроводниц во главе со старшей бортпроводницей тов. Шерстобитовой, не было свежих газет и журналов. Стоит ли говорить о том, что газеты трех-четырехдневной давности не могут удовлетворить запросы пассажиров? Крайне недостаточным оказался запас гигиенических пакетов. На 80 человек их было всего 16 штук.

При техническом обслуживании выявилось, что бортовые аккумуляторы имели слабую зарядку, не были проверены техниками по РЭСОС Ю. Калевым и С. Тихоновым.

Большой упрек комсомольцы адресовали руководителям автобазы (начальник автобазы тов. Пакулин). На обслуживание самолета была вызвана спецмашина МА-7, а однако на стоянку она прибыла только спустя полчаса. 30 минут!.. Не из этих ли минут складываются часовые и полтора часовые задержки?

Мало того, механизм машины МА-7 оказался замерзшим, а шланги неисправными. В результате нечистоты выливались прямо на землю.

На самолете Ил-18 существует гидроазотная система, но ее зарядка не соответствует должным правилам. Вместо азота система заряжается воздухом, а при существующих азотных баллонах нередко пустуют. Это противоречит инструкциям — допускается только 30 процентов воздуха, но до сих пор никаких мер не принимается.

Комсомольцы отметили, что в пассажирских салонах, осмотренных в самолетах, рабочие чехлы кресел были свалены в кучу. Поэтому участники рейда вносят предложение — шить специальные мешки для хранения чехлов.

Плохо обстоят дела с запасными частями. Из 160 наименований дефицитных агрегатов и деталей, перечисленных в заявках для МТО, в декабре для самолетов Ил-18 почти ничего не поступило. А именно. До сих пор ощущается острая нехватка в асбестовых прокладках под кла-

пана перепуска, блоках отводных заслонок МВР-28, агрегатах 1074. Не хватает и шлангов. Нередко из-за шлангов простаивает материальная часть.

Так, по причине того, что не было для замены новым шланга 5А-6140-100, в течение почти месяца простоял самолет Ил-18 № 75711. Подобные случаи были и летом. При обслуживании самолета № 75738 по форме сто часов обнаружилось, что нет фильтрующих элементов фильтров 12ТФ-15. Все это говорит о том, что вопрос с запасными частями до сих пор не решен, что влияет на качество и оперативность подготовки авиационной техники. Отмечено также, что мастер по электрооборудованию и связи тов. Горохов слабо следит за состоянием переносных лампочек. В расходной кладовой отсутствуют лампочки к ним...

Полной гарантии того, что мы сэкономим всю материальную часть целой и невредимой на стоянках, пока нет. Посмотрите на стоянки. Восточная стоянка сильно обледенела и самолеты скользят по ней. Это может в лучшем случае привести к поломкам на земле.

Комсомольцы осмотрели технику автобазы. Длительное время не работают автотранспортер, подъемник, машина с поднимающимся кузовом по вине руководителя автобазы. К пяти часам утра на обслуживание самолетов прибыл воздушозаправщик. Но вскоре выяснилось, что он неисправен — не держит давление. Бездействующей оказалась и спецмашина АПА-2 для запуска поршневых самолетов. Это обстоятельство поставило под угрозу срыва рейсы пяти машин. Продолжительное время неисправна АПА-12, служащая для запуска самолета Ту-104. Для их запуска используется АПА-2, которая обслуживает и поршневую технику.

Участники рейда отметили, что существующего количества шоферского состава — их работает 7 человек — недостаточно для обслуживания всех участков. То же самое можно сказать и о техническом составе, который работает на поршневой технике.

ОБСЛУЖИМ БЕЗ ЗАДЕРЖЕК

УЧАСТНИКАМИ комсомольского рейда была проверена работа пружинного склада отдела перевозок Свердловского аэропорта. Рейс 385 был запружен с большим напряжением сил из-за отсутствия подъемника. Этот рейс пришлось загружать вручную. С 1 января автоподъемник не работал. Не действует он и в настоящее время. По этой причине на складе залеживаются шесть тонн тяжелых грузов на Красноярск. Возможность отправить есть, а вот погрузить вручную нельзя.

Обязать комсомольские организации Аэрофлота активнее бороться за экономию и бережливость, за рациональное использование дорогостоящей техники, материалов, горючего. Необходимо расширить деятельность отрядов и штабов «легкой кавалерии», контрольных постов и рейдовых бригад, направить их действия на борьбу против бесхозяйственности и расточительства.

(Из постановления бюро ЦК ВЛКСМ)

Превратим Свердловский аэропорт в авиабазу на трассе Москва - Владивосток

Разгрузка багажа рейса № 39 самолета Ту-104 ЗСТУ ГВФ из-за автотранспортера заняла 15 минут вместо 4—8 минут, установленных циркуляром № 114 от 27. X. 1961 года. Если учесть, что во время разгрузки этого самолета другие самолеты не обслуживались, то станет понятно: с организацией разгрузки не все благополучно.

С 25 декабря 1961 года лежит на складе 22 тонны челябинского груза. Как объясняют работники грузового склада, причина такого положения — отсутствие грузовых рейсов на Челябинск. На складе грузы находятся без присмотра, все двери без замков. Где же гарантия надежного хранения грузов? Помещения для работников склада не соответствуют условиям санитарии — и тесно и грязно.

Каждую смену склад должен обслуживаться 14-ю грузчиками и 5-ю автомашинными. В проверяемую смену работало 12 грузчиков и 4 автомашины. Тут же стоит отметить, что машина с поднимающимся кузовом с начала зимней навигации не работает из-за технической неисправности, что существенно влияет на задержки рейсов.

На складе наблюдается большое скопление и местного груза, адресованного в города области: Нижний Тагил, Первоуральск, Полевской, Каменск-Уральский, хотя получатели извещены своевременно. Из-за отсутствия необходимого количества выпрямителей не соответствуют должной зарядке электрокары, самоходные трапы и электротяги.

В итоге только за два месяца с 15 ноября 1961 года по 12 января 1962 года задержки рейсов произошли: по вине автобазы — 16, метеослужбы — 8, отдела перевозок — 9, по вине летного состава — 4 и по другим причинам — 9.

УЧАСТНИКИ рейда отметили, что для улучшения обслуживания пассажиров и своевременной отправки грузов необходимо немедленно устранить имеющиеся недостатки. Руководству автобазы нужно серьезно пересмотреть всю свою деятельность, направить усилие на то, чтобы каждая машина, выделенная на обслуживание самолетов, действовала безотказно и была в строю, обеспечивая регулярность воздушного движения.

Партийной и комсомольской организациям аэропорта следует предпринять решительные действия по налаживанию обслуживания материальной части и своевременной отправки пассажиров и грузов.

Лозунг «Превратим Свердловский аэропорт в лучший на трассе Москва—Владивосток!» должен стать боевым призывом для каждого авиаработника в повседневном труде.

Участники комсомольского рейда: Ю. ГРИЦЕНКО, старший инженер ОТК ЛЭРМ; Г. СМЕРНОВ, старший инженер ЛЭРМ; Л. ОГАНИСЯН, инженер смены; А. ПОТАПОВ, секретарь комсомольской организации аэропорта; А. ШИПИЦЫНА, дежурная отдела перевозок; Г. МАРТЬЯНОВ, диспетчер отдела перевозок; А. КУЗНЕЦОВ, помощник начальника политотдела по комсомолу; Е. ЛИПОВИЧ, литсотрудник газеты «Авиатор Урала».

Пролетарии всех стран соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 4 (1119). СРЕДА, 17 ЯНВАРЯ 1962 г. Год издания XXI

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников.

БУДУЩЕЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

О сегодняшнем и завтрашнем дне советского Гражданского воздушного флота рассказал на вечере встречи московских журналистов с работниками ГВФ начальник Аэрофлота Е. Ф. Логинов. — Минувший год, — сказал он, — был годом больших достижений, бурного роста советской гражданской авиации. На 60 воздушных линиях страны скоростные многоместные самолеты Ту-104, Ил-18, Ан-10 полностью заменили старые тихоходные машины.

В ближайшие годы на воздушных линиях будут эксплуатироваться самолеты с газотурбинными двигателями. Вместимость этих кораблей 120—220 пассажиров. На линиях средней дальности появятся комфортабельные экономичные самолеты типа Ту-124 и Ан-24 на 40—70 мест.

На магистральных трассах намечается в перспективе эксплуатация самолетов со скоростью 2 200—2 500 километров в час.

О подготовке к выборам в Верховный Совет СССР

На днях Президиум ВЦСПС принял постановление о задачах профсоюзных организаций в связи с выборами в Верховный Совет СССР. Подготовка и проведение предстоящих выборов в Верховный Совет СССР, говорится в этом постановлении, будут проходить в обстановке огромного политического и трудового подъема трудящихся нашей Родины, вызванного историческими решениями XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Советский народ, тесно сплоченный вокруг родной Коммунистической партии, полон твердой решимости успешно превратить в жизнь задачи строительства коммунизма, поставленные новой Программой КПСС.

Президиум ВЦСПС предложил советам и комитетам профсоюзов принять активное участие в подготовке и проведении выборов в Верховный Совет СССР.

Профсоюзные организации должны всемерно поддерживать и развивать творческую активность трудящихся, социалистическое соревнование и движение за коммунистический труд, мобилизовать коллективы на досрочное выполнение и перевыполнение народнохозяйственных планов 1962 года и семилетки. В основу своей разъяснительной и агитационно-массовой работы среди трудящихся советы и комитеты профсоюзов должны положить исторические решения XXII съезда партии и Программу КПСС.

Для проведения разъяснительной работы надо выдвигать в состав коллективов агитаторов и докладчиков наиболее подготовленных профсоюзных работников и активистов. Вся агитационно-пропагандистская деятельность должна способствовать новому подъему политической и трудовой активности трудящихся масс, успешному выполнению задач коммунистического строительства.

Активное участие обязаны принять советы и комитеты профсоюзов в образовании и работе избирательных комиссий. В их состав следует рекомендовать производственников и профсоюзных активистов, пользующихся уважением и доверием коллективов.

Профсоюзные организации призваны деятельно участвовать в проведении собраний рабочих и служащих по выдвижению кандидатов в депутаты, развернуть широкую агитацию за избрание в депутаты Верховного Совета СССР кандидатов нерушимого блока коммунистов и беспартийных — лучших представителей рабочего класса, трудового крестьянства и советской интеллигенции.

Для проведения агитационно-массовой работы среди избирателей необходимо полнее использовать сеть культурно-просветительных учреждений профсоюзов: клубы, дома и дворцы культуры, красные уголки, библиотеки, профсоюзную печать, а также кино, радио, телевидение и все средства наглядной агитации. В культурных учреждениях, красных уголках предприятий и общежитий, на ажитпунктах избирательных участков следует организовать регулярное проведение бесед, лекций, докладов, консультаций, вечеров избирателей, встреч рабочих и служащих с кандидатами в депутаты. В библиотеках должна быть подобрана необходимая литература, организованы выставки, посвященные избирательной кампании, а также достижениям и перспективам дальнейшего развития народного хозяйства и культуры нашей страны, республики, области, города, предприятия. Необходимо оказывать повседневную помощь агитаторам и докладчикам в подборе материалов для проведения докладов и бесед среди избирателей.

Для культурного обслуживания избирателей следует привлекать художественную самодеятельность профсоюзов. В честь выборов в Верховный Совет СССР организовать массовые спортивные соревнования, агитпробеги и эстафеты.

Советам и комитетам профсоюзов необходимо усилить внимание к работе с письмами, жалобами и заявлениями трудящихся, проявлять максимум чуткости и заботы в решении вопросов, поднимаемых рабочими и служащими, принимать меры для устранения вскрываемых ими недостатков.

Изучаем материалы съезда

В подразделениях Уральского территориального управления активно проходит изучение материалов XXII съезда партии. Недавно в Уктусском подразделении по решению партийного бюро и местного комитета созданы дополнительно девять групп по изучению исторических документов. Та-

кие группы созданы в службе связи, отделе перевозок, бухгалтерии, гараже. К проведению занятий привлечен командно-руководящий состав, партийно-комсомольский актив.

Л. ЗИМИН, заместитель командира Уктусского подразделения по политчасти.

Выручила смекалка

Есть на авиадвигателе самолета Ан-2 устройства, с помощью которых летчик управляет режимом работы. От них в кабину летчика тянутся стальные проски, проходящие в медных трубках. Регламентом предусмотрено через каждые 100 часов смазывать трубки внутри.

Но как ни приспособивались авиаспециалисты, все же не могли заполнить на всю длину пространство между трубкой и тросом.

Авиатехник Айриян нашел выход. Он сделал хомутик, который плотно обжимает торец трубки и трос. В приспособлении просверлено отверстие, в которое ввернута масленка. Теперь с помощью шприца трубка заполняется смазкой по всей длине, тросик перестал заедать.

Дело с виду маленькое, а пользы принесло большую.

В. БОРОДИН.
«Крылья Родины».

Успеха вам, стенгазетчики!

В подразделениях нашего управления вышли новогодние номера стенных газет. Яркие и праздничному нарядные, они подводят трудовые итоги за прошедший год, рассказывают о замечательных тружениках Аэрофлота, чьими руками делается большое и важное дело.

Номер, с которым мы познакомились в Уктусском подразделении, открывает телеграммой, в которой командование Уральского территориального управления ГВФ поздравляет коллектив подразделения с Новым годом. Судя по заметкам, опубликованным в номере, работники подразделения это поздравление вполне заслужили. По налету часов они перевыполнили производственный план на 1,5 процента, а по налету тонна-километров — на 9,4 процента. Ими обработано 63 тысячи га земли, то есть и по этому виду работ задание перевыполнено.

Много предстоит сделать коллективу Уктусского подразделения в наступившем году. Об этом говорится в заметке «Наши задачи в 1962 году». В частности, пилоты подразделения должны налетать 32034 часов. Им предстоит перевезти 103700 пассажиров,



По колено в снегу
деревья
Заколдованные стоят.
Лес, уставший от лета,
дремлет
Весь в лучах —
с головы до пят.
Он под шапкою невидимкой
Снежной,
сказочной — в хрустале.
Небо —
в тонкой прозрачной дымке —
Обещает
вьюги земле...
Устоит он,
сосновый, еловый,
В серебре весь,
как дед Мороз, —

Что такое хорошо
и что такое плохо
Честный поступок

В новогоднем номере стенной газеты «За рулем» — орган автобазы Свердловского аэропорта — сообщалось о честном поступке шофера В. М. Мамона.

27 декабря 1961 года кассир Е. М. Шевнина по ошибке передала В. М. Мамону при выдаче зарплаты пять рублей. Придя домой, шофер В. М. Мамон обнаружил излишки и, возвратившись, немедленно вернул эти деньги кассиру Е. М. Шевниной, которая от души поблагодарила его за честный поступок.

Отрадно видеть в наших людях проявление коммунистических черт. Рядовой шофер, строитель ты или работник другой любой профессии — это не важно. Все дело в том, чтобы каждый из нас был человеком с большой буквы, готовым вступить в светлое коммунистическое завтра.

Л. ЕФИМОВ.

«Моя хата с краю...»

На днях «молния» отдела перевозок Свердловского аэропорта сообщила о таком факте.

Дежурная по встрече пассажиров тов. Семикова попросила работника службы тов. Полякова оказать ей помощь — поднять одного из пассажиров.

— Что я, козел отпущения, что ли? — последовало в ответ.

И это ответил человек, который является дружинником, призванный к поддержанию порядка в аэровокзале.

Действуя по принципу «моя хата с краю», тов. Поляков забыл, наконец, что он мужчина, и побоялся перетрудиться, помогая женщине.

Этот поступок заслуживает строгого осуждения всего коллектива.

Крылатые доктора

Четверть века исполнилось санитарной авиации Таджикистана. За это время врачи оказали бесплатную медицинскую помощь 80 тысячам больных. Провели 3 тысячи сложнейших операций.

Санитарная авиация располагает современными самолетами, приспособленными для посадок на небольших площадках в горных условиях. По вызовам врачи скоро вылетают в любой уголок республики. Кроме оказания скорой помощи, они доставляют кровь для переливания, эвакуируют больных. В настоящее время в санитарной авиации республики сотрудничают 160 крупных специалистов, которые регулярно вылетают для консультаций и оказания практической помощи врачам сельских больниц и поликлиник.



Против обледенения

Для борьбы с обледенением передней кромки крыла на реактивном пассажирском самолете Конвэр-880 используется горячая реактивная газовая струя, которая поступает от двигателей. Устройство спроектировано так, что позволяет использовать 95 процентов первоначальной тепловой энергии газов.

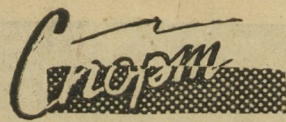
Кран вместо аэродрома

Вскоре самолеты станут основным видом транспорта. Потребуется много аэродромов — сложных и дорогих сооружений. Они занимают большие земельные площадки. Поэтому аэровокзалы приходится располагать на значительных расстояниях от городов.

Удобно ли? Так неужели и в будущем, скажем, лет через 20, эти проблемы воздушного транспорта не будут решены? Конечно, выход можно найти. А что, если взлет и посадку обычных самолетов производить без аэродрома, например, с помощью воздушного крана-вертолета большой грузоподъемности? Такой воздушный кран, предназначенный только для осуществления взлета и посадки самолетов, должен обладать хорошей маневренностью и нести на себе устройство для захвата воздушного корабля надежного и быстрого сцепления и расцепления с ним.

В принципе все это довольно просто, и уже сегодня, думается, можно осуществлять таким способом взлет и посадку легких самолетов — весом до 10 т.

А как же быть с современными тяжелыми лайнерами? Для них надо создать аэрокраны большой грузоподъемности, снабженные мощными реактивными двигателями, — турболеты, а может быть вакуумные дирижабли.



СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ
МАСТЕРСТВО

Тридцать пять человек вышли в прошлое воскресенье на старт личного первенства Кольцовского авиагарнизона. Погода не благоприятствовала в этот день соревнованиям. Сильный, порывистый ветер затруднял бег спортсменов и, тем не менее, на лыжне развернулась упорная, интересная борьба.

Первыми за звание сильнейших выступили мужчины. Каждому из них предстояло пробежать 15 километров. Продемонстрировав большую волю к победе, первым на финише был пилот авиатранспортного подразделения Василий Бабин. Второе время дня показал работник ЛЭРМа второразрядник Геннадий Смирнов.

Неплохо выступили и другие участники соревнования. Об этом говорит хотя бы тот факт, что все десять лыжников, финишировавшие в числе первых, уложились по времени в норматив второго спортивного разряда.

Значительно проще решался вопрос о первых местах среди женщин. Лучшее время на дистанции пять километров показала Тамара Мальцева. Ее результат равен третьему спортивному разряду. Что касается остальных участниц, то они также все оказались в пятерке сильнейших.

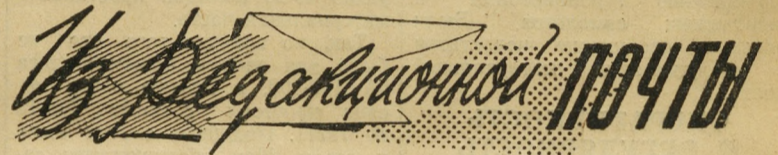
Произошло это потому, что в соревнованиях приняли участие всего четыре лыжницы. Причем не подумайте, что в Кольцово их так уж мало. Нет. Здесь имеется немало хороших спортсменов-разрядниц. И тем не менее некоторые из них решили, что для них выступление в соревнованиях является обязательным.

Такое положение и такие настроения, бесспорно, настораживают. Каждому ясно, что, имея в коллективе только сильных лыжников, кольцовцы не могут рассчитывать на хорошее командное место на спартакиаде Уральского территориального управления.

Очевидно, лыжной секции, которая создана и работает здесь, нужно обратить особое внимание на привлечение к этому интереснейшему виду спорта молодых девчат. Только в этом случае можно создать резерв хороших лыжниц, какой мы имеем у мужчин.

В ближайшее воскресенье лыжники Кольцово наметили масово-тренировочный пробег к поселку Арамилль. Это, бесспорно, хорошее, полезное дело. Надо только, чтобы в этом мероприятии приняло как можно большее число участников.

С. ФРОЛОВ.



Нет, это не мелочь!

В Челябинском аэропорту, в службе связи, недавно сделали ремонт, которого все мы с нетерпением ждали три года. Теперь у нас хорошо — чисто и красиво. И поэтому хочется поблагодарить тех, чьими руками все это делалось.

Однако у нас еще есть одна большая беда — нет стульев. Вернее, они имеются, но находятся в таком виде, что садиться на них просто рискованно. Сидишь на таком шатающемся стуле и думаешь: упадешь или нет.

Под Новый год кто-то из наших работников проявил инициативу и раздобыл стулья. Но сидеть на них нам пришлось недолго. Вскоре в радиобюро зашел тов. Завальный, командир летного коллектива, и вежливо приказал освободить стулья. В результате радисты во время рабочего дня вынуждены были стоять. Хорошо еще то, что появился вскоре начальник смены. Он возвратил нам наши старые стулья.

Позднее выяснилось, что новые стулья, на которых мы так недолго блаженствовали, принадлежали не нам. Спрашивается после этого: почему же так получилось, что мы вынуждены были взять чужие стулья? Нам кажется, что лучше всего на этот вопрос смогут ответить наши хозяйственники. Много раз обращались мы к ним с просьбой помочь. Но каждый раз, когда дело касалось приобретения новых стульев, нам отвечали и отвечают, что нет денег. Не исключена возможность, что не сегодня-завтра мы снова будем вынуждены стоять во время рабочего дня.

После того, как выступил «Авиатор Урала»

«Кто ты? Твой мандат?»

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» №93 (1112) от 9 декабря 1961 года, в которой говорилось о недостатках в Магнитогорском аэропорту.

Как сообщил редакции секретарь парторганизации Г. Болдырев, материал обсуждался на партийном собрании и признан в основном правильным. Приняты меры по устранению вскрытых недостатков.

так как мебель вот-вот рассыплется. Хозяйственники же вместо того, чтобы ее починить, — везут возами — на санитарию.

Возможно, многие сочтут «вопрос о стульях» мелочью. Но нам кажется, что это не так. Именно эта «проблема» мешает нам работать.

В. ХАЗАНОВСКАЯ,
работница службы
связи Челябинского
аэропорта.

НА ПРАВАХ ПАСЫНКОВ

В Кольцовском гарнизоне живет и работает немало любителей хоккея. Но вся беда в том, что до сих пор здесь не создана хоккейная команда. По вечерам на льду катка, который залит во дворе школы, можно увидеть игроков, у которых в руках вместо клюшек обыкновенные палки.

Происходит это потому, что до сих пор база, находящаяся здесь, не имеет самого элементарного спортивного инвентаря для занятия хоккеем. В то же время те же клюшки всегда можно закупить в магазине спорттоваров. Однако, сколько мы ни обращались в местком и к руководителям аэропорта, нам всегда отвечают, что денег нет.

Очевидно, эти товарищи не осознают всю важность физического воспитания. А. ВОЛКОВ.

Поправка

В номере 2 (1117) газеты «Авиатор Урала» от 10 января 1962 года по вине редакции допущена ошибка.

В статье «Авиационную технику — в надежные руки» следует читать: «Это можно проиллюстрировать на случае с экипажем тов. Силина, употреблявшим во время предполетного отдыха в Адлеровском аэропорту спиртные напитки...» и далее по тексту.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.
НС 19239. Заказ № 2576.

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