

ЗНАНИЯ—НАШИ КРЫЛЬЯ

КАЖДЫЙ ПИЛОТ ДОЛЖЕН НЕУСТАННО ОВЛАДЕВАТЬ ЗНАНИЯМИ, ПОВЫШАТЬ ЛЕТНОЕ МАСТЕРСТВО

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



АВИА-ИНФОРМ
ЗАОЧНЫМ СПОСОБОМ
114000, г. УРАЛ



№ 13 (1127)
СРЕДА,
21 ФЕВРАЛЯ
1962 г.
Год издания
XXI

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиарботников



ТВОРЕЦ КРЫЛАТЫХ «ИЛОВ»

бы стоимости проезда в плацкартном вагоне железной дороги. Второй нашей задачей является сокращение времянахождения пассажиров в полете. Несмотря на то, что современные реактивные и турбовинтовые самолеты обладают довольно высокой крейсерской скоростью полета, мы, заглядывая в будущее, уже сейчас задумываемся над повышением скоростей пассажирских самолетов. Нам нужен такой самолет, который смог бы покрывать самое отдаленное расстояние Советского Союза за два-три часа. Это будет техника века коммунизма. В ее создании мы закладываем уже сейчас основы.

Участники встречи задали С. В. Ильюшину много вопросов. На снимке: Генеральный конструктор СССР Сергей Владимирович Ильюшин.

В. РУСИН.

Фото автора.

По Аэрофлоту В помощь перевозчикам

Редакционно-издательский отдел Аэрофлота выпустил брошюру заместителя начальника управления перевозок тов. Г. В. Пискова «За образцовое обслуживание пассажиров». В ней обобщен опыт работы городских агентств и аэровокзалов.

Брошюра состоит из нескольких разделов. В первом из них «Рост воздушных перевозок в СССР» автор показывает развитие Гражданского воздушного флота СССР, знакомит с авиaperевозками крупнейших европейских авиакомпаний.

Раздел «Организация и деятельность агентств и аэровокзалов» — наиболее полный и содержательный в брошюре. В нем рассматриваются задачи работников агентств и аэровокзалов, показаны новые, более совершенные методы обслуживания пассажиров.

Подробно рассмотрена в этом разделе структура агентства, технология работы агентства и обслуживания пассажиров в городском аэровокзале, справочно-информационная служба.

ЗАСЛУЖЕННУЮ известность получили в нашей стране и за рубежом самолеты, сконструированные творческим коллективом, возглавляемым Генеральным конструктором СССР Сергеем Владимировичем Ильюшиным. Огромную популярность у нас и за рубежом завоевали крылатые гиганты Ил-18, которые наряду с другими управлениями, успешно эксплуатируются пилотами авиатранспортного подразделения Уральского управления ГВФ.

На днях в Москве состоялась встреча авиарботников с авиаконструктором С. В. Ильюшиным, на которой присутствовали и представители Уральского управления ГВФ.

В задушевной беседе С. В. Ильюшин рассказал о творческих поисках коллектива конструкторов, создавшего самолет Ил-18, и сейчас работающего над новыми многоместными пассажирскими самолетами, которые поднимут Гражданскую авиацию СССР на новую ступень технического прогресса. С. В. Ильюшин рассказал о новой работе конструкторов.

— Задача, стоящая перед нами, — сказал он, — заключается в том, чтобы создать экономичные, быстроходные, комфортабельные самолеты, стоимость полета на которых не превышала

ПОРОЧНАЯ ПРАКТИКА

О требовательности при проверке техники пилотирования

БОЛЬШИЕ задачи по обеспечению безопасности полетов возлагаются на командно-летный состав авиаподразделений при межсезонной и очередной проверке техники пилотирования. Проверка техники пилотирования командира корабля, командира самолета или у пилота,веряющий должен серьезно отнестись к оценке способности летчика пилотировать самолет, особенно

в сложных естественных условиях погоды. В подразделениях наблюдались случаи, когда командиры летных коллективов действовали, очевидно, по принципу: подписано и с плеч долой. Им лишь бы отлетать с пилотом положенные по норме часы, сделать отметку в журнале учета. Нередко в таких случаях допускались ошибки, завышение оценки техники пилотирования. А ведь такая практика чревата опасными последствиями.

Так, проверка техники пилотирования у лиц командного и летного состава авиатранспортного подразделения показала, что некоторые товарищи не совершенствуют свою технику пилотирования, не отрабатывают чистоту полета, особенно по системе слепой посадки. К таким относятся пилоты-инструкторы И. С. Лобанов, А. В. Чепурко, командир корабля Е. И. Окулов, то есть товарищи, имеющие большой налет и опыт.

Это говорит о том, что командный состав некачественно производит проверку техники пилотирования, особенно у инструкторов состава и у некоторой части летного и

штурманского составов. Например, штурман самолета Ил-18 Н. И. Учеватов в 1961 году несколько раз проверялся штурманом летного коллектива Б. П. Вотиновым и каждый раз общая оценка была «удовлетворительно». Факт этот свидетельствует о том, что записи делаются формально. Командный состав подразделения и летных коллективов не требует от летного состава устранения отмеченных поверяющим недостатков, допускают к полету лиц, которые не в состоянии обеспечить полную безопасность полетов.

В качестве примера можно привести Пермское подразделение, где в недалеком прошлом были допущены такие нарушения.

Каждый пилот, особенно молодой, должен уяснить такую непреложную истину, что в летной работе не бывает пределов в освоении техники пилотирования. Пилот не должен говорить себе: «я все познал, я все умею». Каждый полет должен стать ступенькой к высотам мастерства.

Но навыки навыкам рознь. Одни являются хорошими, отвечающими требованиям инструкторий и наставлений по производству полетов, другие

же, наоборот, укореняют у пилота ошибки. С такими навыками мы должны бороться. И большая ответственность здесь возлагается наверяющего, который, проводя межсезонную или очередную тренировку, должен внимательно подойти к пилоту, тщательно проанализировать его сильные и слабые стороны, сделать соответствующие выводы: допустить его к выполнению полетов или же назначить дополнительную тренировку с целью отработки отдельных элементов техники пилотирования. Важно, чтобы командир или пилот-инструктор был принципиален в оценке способностей пилота.

Когда командно-летный состав требовательно подходит к оценке техники пилотирования, пилоты более тщательно готовятся и, как показывает опыт, качественней проводят полеты. Требовательность к летчику и его сознательность должны стать движущей силой в деле неуклонного повышения летного мастерства пилотов уральских авиаподразделений.

В. ЗАМЯТИН,
ст. пилот-инспектор по безопасности полетов УрТУ ГВФ.

Молодые авиарботники — XIV съезду ВЛКСМ

ДЕЛО КОМСОМОЛЬСКИХ РУК

По инициативе комсомольских организаций ряда аэропортов созданы постоянно действующие комсомольские штабы по контролю за состоянием обслуживания пассажиров. Главное управление ГВФ и политическое управление одобрили эту инициативу и утвердили положение о комсомольском штабе «За отличное обслуживание пассажиров».

В публикуемой статье рассказывается о первом опыте работы комсомольского штаба в Омском аэропорту.

КАК откликнуться на призыв комсомольцев Московского подразделения реактивных самолетов, начавших борьбу за превращение воздушной трассы Москва — Хабаровск в образцовую по культуре обслуживания пассажиров? Этот вопрос оживленно обсуждался на заседании комитета ВЛКСМ. Было решено в каждой смене служб аэропорта, связанных с обслуживанием пассажиров, создать комсомольские контрольные посты.

Но вскоре выяснилось, что контрольные посты не в состоянии охватить всю работу. К тому же они действовали разрозненно, каждый сам по себе.

Тогда появилась идея создания комсомольского

штаба «За отличное обслуживание пассажиров», — центра, куда бы могли поступать сигналы от комсомольских постов. Эта мысль была поддержана всеми членами комитета ВЛКСМ, одобрена партийной организацией и администрацией аэропорта. Комитетом ВЛКСМ были утверждены пятнадцать членов штаба, начальник и его заместитель.

При штабе создан сектор культурно-массовой работы, который возглавили авиамеханик Морис Ткачук и инженер-синотик Нина Шамрикова. При большом скоплении пассажиров они организуют беседы, концерт, викторины, для чего привлекаются комсомольцы и молодежь из аэропорта — участники художественной самодеятельности, агитбригада, массовики.

Для контроля за соблюдением правил воздушных перевозок пассажиров, почты и грузов в аэропорту, за состоянием рекламы Аэрофлота в горагентстве, в городе и в почтовых отделениях при штабе имеются три рейдовые бригады, которыми руководят члены штаба авиатехник Николай Белов, почтовый экспедитор Сулько Котцева и диспетчер по загрузке Иван Леонтьев.

можно прочесть на табличке.

Ежедневно в штабе находится оперативный дежурный — один из членов штаба. Эти обязанности он выполняет в свободное от своей основной работы время, и следит за тем, как служба и отделы аэропорта обеспечивают обслуживание пассажиров. Оперативный дежурный может присутствовать на работах в сменах, высказывать свои замечания и предложения, проверять работу бортпроводников, запись в книге замечаний и предложений, имеющих на борту самолетов.

Дежурный штаба располагает всем справочным материалом и в случае обращения к нему пассажиров, может дать им необходимую справку по вопросам расписания, тарифов и т. п.

Работа служб и отделов, связанных с обслуживанием пассажиров (Окончание на 2 стр.)

Киножурнал «Крылья Урала» № 3

Недавно любительской киностудией Свердловского аэропорта выпущен очередной киножурнал «Крылья Урала» № 3. В киносюжетах рассказывается о том, как коллектив Свердловского аэропорта борется за превращение своего порта в образцовый на трассе Москва — Владивосток, о претворении уральскими авиарботниками в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС, о занятиях личного состава в учебно-тренировочном подразделении, о новом городском аэровокзале в Свердловске, о пропагандисте Уктусского подразделения тов. Космакове.

На днях киножурнал «Крылья Урала» № 3 был показан в Москве в Главном управлении ГВФ. На просмотре присутствовали работники аппарата Главного управления ГВФ, начальники территориальных управлений ГВФ и начальники политотделов. Они тепло приняли работу кинолюбителей Свердловского аэропорта.

В следующих выпусках киножурнала будет рассказано о подготовке авиарботников Урала к 40-й годовщине Гражданского Воздушного Флота СССР.

ОБ ЭТОМ НАДО ГОВОРИТЬ

СЛУЧАИ, который заставляет написать это письмо в редакцию, глубоко взволновал весь коллектив работников аэродромной службы Свердловского аэропорта.

При выполнении работ по содержанию железнодорожного переезда аэродромные рабочие вооружаются различным инвентарем: лопатами, метлами, кайлами и т. д. Но ввиду того, что человек не приспособлен работать одновременно всеми указанными орудиями производства, то в ход идут лишь некоторые из них, а остальные лежат в определенном месте.

Этим «упущением» человека и воспользовался слесарь сантехслужбы Н. Тренев. Проходя мимо работающих на переезде, он заметил лежащую лопату, точеная ручка которой сразу привлекла его внимание. Соблазненный изысканностью лопаты Н. Тренев незаметно взял ее и ушел, насвистывая мелодию из репертуара блатных песен.

Заметив столь таинственное исчезновение лопаты, аэродромные рабочие не растерялись. Вспомнив методы работы известного криминалиста Шерлока-Холмса,

они пошли по следам. Но подвел недостаток опыта. Несмотря на все старания их розыска, успеха не имели до тех пор, пока очевидец — работница СМУ-8 А. Пьянкова не рассказала ход событий и приметы таинственного незнакомца.

Этим человеком оказался слесарь сантехслужбы Н. Тренев, а активным помощником — слесарь Подчеколдин. Последний пытался всячески защитить замаранную честь своего коллеги, ибо он сам был непосредственным соучастником этого события.

На первый взгляд может быть некоторым покажется этот факт мелочным. Стоит ли говорить и писать об этом, скажут они. Да, стоит. Об этом нужно говорить во весь голос и всеуслышанье. Нужно создавать нетерпимое общественное мнение вокруг этих фактов, ибо воспитание нового человека является одной из главных задач, которые решают в настоящее время партия и Советское государство.

В. ИСАЕВ,
старший инженер аэродромной службы Свердловского аэропорта.



Говорящие часы

Наручные часы не дают покоя конструкторам и изобретателям. Главное, на что они обращают внимание, — это завод. Одни предлагают сделать его автоматическим (махнул рукой, и новый виток пружины), другие конструируют оригинальные образцы электрического привода с миниатюрной гальванической батареей.

Японские же конструкторы решают проблему наручных часов совсем по-иному. Вместо обычных часов они создали крохотный радиоприемник, который надевается на руку. Захотел узнать время — нажал кнопку, и часы «говорят». Дело в том, что этот миниатюрный приемник настроен на волну радиостанции службы времени. В часах-приемнике используются экономичные полупроводниковые транзисторы. Питаются они от крохотной батарейки.

К 50-летию газеты „Правда“

ЗА УЧЕБОЙ — РАБКОРОВСКИЙ АКТИВ

Редколлегия стеновых газет уральских авиаподразделений и раборцы газеты «Авиатор Урала» готовятся отметить славный юбилей — 50-летие газеты «Правда». Очерное двухдневное занятие школы рабкоровского актива было посвящено вопросам — как улучшить деятельность нашей стеновой печати, сделать ее поистине помощником партии в борьбе за претворение в жизнь решений XXII съезда КПСС. С лекциями и докладами перед редакторами стеногазет и раборцами выступили работники свердловских газет. Старейший уральский журналист И. Н. Лиров рассказал о задачах партийной критики в печати в свете решений XXII съезда КПСС, сотрудник газеты «Вечерний Свердловск» С. А. Корепанов поделился опытом освещения в газете передового опыта. Интересной была беседа художника газеты «На смену!» М. И. Бурзалова о художественном оформлении стеновой газеты. Заместитель ответственного секретаря газеты «Уральский рабочий» Л. М. Маковкин выступил с докладом о правдивости и искренности в отображении журналистами и раборцами окружающей действительности в газете.

Выступление заместителя начальника управления по летной службе Н. И. Железнова было посвящено задачам печати в борьбе за обеспечение безопасности полетов.

Участники семинара побывали в театре оперы и балета им. Луначарского, где познакомились с подготовкой нового спектакля.

Чемпионы ледяных дорожек



Н. КОСТЫЛЕВ,
начальник комсомольского штаба
«За отличное обслуживание пассажиров» Омского аэропорта.

Чемпионы мира по скоростному бегу на коньках 1962 года Виктор Косичкин и Инга Воронина.

ДЕЛО КОМСОМОЛЬСКИХ РУК

(Окончание.)

Нач. на 1 стр.)

живанием пассажиров, освещается в стеновой газете, являющейся органом комсомольского штаба. Сектор печати возглавляют члены штаба авиатехник Анатолий Яралов, шофер Владимир Малахов и тракторист Николай Атазаев. Наши фотолюбители техник Лев Гусев и радиотехник Григорий Попов готовят для штаба фотоиллюстрацию.

В случаях обнаружения недостатков в обслуживании пассажиров соответствующему начальнику и руководителю служб нашего аэропорта высылается «комсомольский сигнал». Он вывешивается на видном месте и не может быть снят, пока указанные в нем недостатки не будут устранены. Ответы на наши сигналы присылаются в штаб.

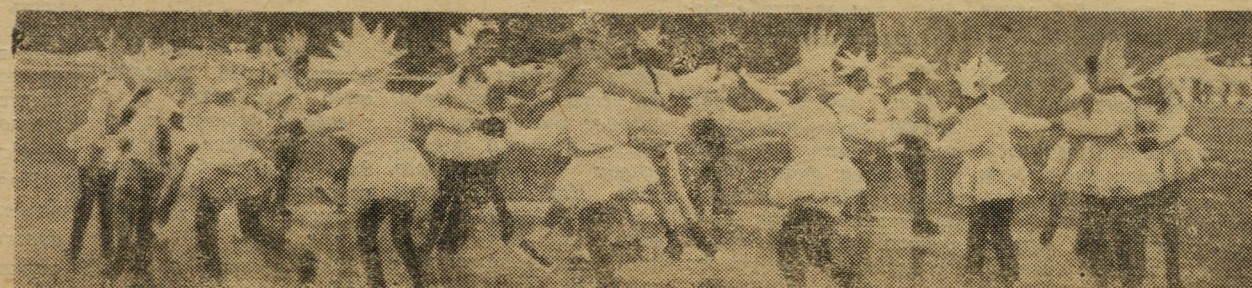
Первые шаги работы штаба показали, что это действенная форма работы комсомольской организации по улучшению культуры обслуживания пассажиров. Работники аэропорта, связанные с обслуживанием пассажиров, и их руководители,

чувствуя за собою общественный контроль, со всей серьезностью относятся к замечаниям и предложениям штаба.

Начальник аэропорта издал приказ, которым положение о комсомольском штабе доводится до сведения всех работников аэропорта. Руководителям служб и отделов предложено немедленно реагировать на все замечания членов комсомольского штаба.

Мы обращаемся к комсомольским организациям всех крупных аэропортов и в первую очередь расположенных на трассе Москва — Хабаровск с предложением установить тесную связь между комсомольскими штабами, работающими в

разных территориальных управлениях и авиагруппах, и общими усилиями добиваться отличного обслуживания пассажиров на воздушном транспорте.



В минувшее воскресенье на Центральном стадионе Свердловска состоялся спортивный праздник русской зимы. На снимке: праздничная феерия.

Навстречу
зимней спартакиаде
УрТУ ГВФ



ПРОБА СИЛ

Авиаработники
готовятся
к стартам

На днях в Свердловском аэропорту проведены тренировочные соревнования по лыжам и конькам, посвященные предстоящей зимней спартакиаде Уральского управления ГВФ. На лыжи и коньки встали десятки молодых авиаработников аэропорта и авиатранспортного подразделения.

НА СНИМКАХ: инженер Свердловского аэропорта Ю. Гриценко на дистанции.

Оживленно было на катке, где хоккеисты готовились к ответственным спортивным боям.

Члены команды лыжников авиатранспортного подразделения Кашафудинов, Васев, Ведерникова, Шенькова, Архипова, Титов.

* * *

Фото второго пилота авиатранспортного подразделения Б. Захарова.



Московский инженерно-экономический институт им. С. Орджоникидзе

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ

студентов на 1-й курс стационарного и вечернего отделений и на заочный факультет по специальности: экономика и организация воздушного транспорта.

Прием документов с 1 апреля по 31 июля.

Вступительные экзамены: математика (устно и письменно), физика (устно), русский язык и литература (сочинение), иностранный язык (устно), поступающие на заочный факультет и вечернее отделение сдают с 25 июля по 14 августа, на стационарное отделение — с 1 по 20 августа.

Заявления подаются на имя директора института (Москва, Подсосенский пер., 20) с приложением:

документа о среднем образовании (подлинник); автобиографии;

4-х фотокарточек (без головного убора, размером 3x4);

документа о стаже работы; характеристики с последнего места работы с рекомендацией на учебу;

медицинской справки по форме № 286 и справки с места жительства.

Документы можно сдать лично, или послать по почте.

Иногородние, поступающие на заочный факультет, могут сдавать вступительные экзамены в вузах по месту жительства.

Редактор В. РУСИН.

НС19301. Заказ № 3026.

Адрес редакции:
Свердловск, 20,
тел. Б2-05-21, доб. 1-96.

Изд-во «Уральский рабочий»,
Свердловск, ул. Ленина, 49.