

(ЗАМЕТКИ С ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО КАЧЕСТВУ РЕМОНТА)



№ 64 (1177).
ВТОРНИК
28 августа,
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ — ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

Что нужно сделать для обеспечения безопасности полетов и улучшения регулярности движения?

Вот как отвечают на эти вопросы авиаторы Тюмени:

Тов. Тишин, заместитель командира самолетного подразделения по летной части:

На мой взгляд, движением самолетов должны руководить люди, достаточно сведущие в летной работе.

Независимо от величины и значения аэропорта диспетчером должен быть квалифицированный авиарботник.

Тов. Шершов, заместитель командира Салехардского подразделения по летной части:

Нельзя считать, что наземные службы дело второстепенное. Я совершенно уверен, что большинство летных нарушений самым тесным образом связано с низким уровнем руководства наземными службами. Опыт Салехардского подразделения лишний раз подтверждает это положение, когда мне вместо того, чтобы заниматься вопросами летной службы, приходилось совмещать обязанности тов. Зейфера, инженера аэродромной службы.

Тов. Холомьев, начальник Ханты-Мансийского аэропорта:

Аэропорт Сургут в настоящее время приобрел самостоятельное значение. Крайне необходимо позаботиться об укомплектовании его кадрами. Там, по существу, один человек — тов. Ананьев —

работает на два аэродрома — на сухопутный и на акваторий, которые расположены на значительном удалении друг от друга.

Тов. Лихошерстов, начальник ИАС Салехардского подразделения:

Вопросы безопасности и регулярности полетов нельзя отрывать от хозяйственных. Плохое хранение запасных частей, в частности винтов, ведет к преждевременному износу.

Мне думается, для улучшения качества технического обслуживания нам нужно организовать в каждом подразделении ремонтные группы. Тогда у нас не появятся такие дефекты, как выход из строя каркасов: на самолетах АН-2 каркасы канатов из-за обилья клепальных работ в обстановке неблагоприятных погодных условий приходят в негодность раньше времени.

Тов. Тепленко, главный инженер Тюменской АГ:

Недостаточно серьезно мы еще относимся к подбору и расстановке командирских кадров: буквально «печем» командиров самолетов и звеньев, не всегда заботясь об их деловых качествах и достаточной летной подготовке. А ведь у нас работать нелегко даже опытному летчику. Достаточно сказать, что в условиях Севера приходится в течение одного сезона «переобувать» самолеты по несколько раз с колес на лыжи, с лыж на поплавки.

Сельскохозяйственной авиации — 40 лет

8 июля 1922 года на Ходыньском аэродроме в Москве летчик Н. П. Ильин произвел первые опыты распыливания жидкости с самолетов «Вуазен», переданных военным ведомством научной авиационной станции отдела защиты растений Наркомзема РСФСР.

Так 40 лет тому назад было положено начало применению авиации для защиты растений.

На Украине авиационно-химические работы были проведены в 1925 году, когда применение авиации для борьбы против вредителей сельскохозяйственных культур вышло за пределы экспериментальных опытов.

В том же году в результате слияния Общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма и Доброймы было создано новое патристическое оборонное общество Авиахим. Его правление решило использовать авиацию против итальянской саранчи, которая в то время потелилась в центре Украины, угрожая посевам. Из Одессы вызвали самолет «Конек-горбунок», который строился там по проекту известного летчика и конструктора Василия Николаевича Хиони.

Аппарат для распыливания ядохимикатов был изготовлен в мастерских Украинского общества воздушных сообщений «Укрвоздухпуть», предшественника нынешнего Украинского управления Гражданского воздушного флота. 29 июня 1925 года самолет, пилотируемый известным летчиком героем гражданской войны Александром Тихоновичем Бер-

беко, вылетел из Харькова в село Савинцы Изюмского округа для уничтожения саранчи, которая охватила площадь более 10.000 десятин. В первый же день ему удалось опрыскать первые 500 десятин. Опыты показали, что авиационный метод в 4—5 раз дешевле наземного и значительно эффективнее.

После этого Наркомзем УССР наметил в 1925-1926 годах обработать с помощью авиации 20.000 десятин полевых. Были проведены опыты борьбы с ессенской мухой на озимых посевах, затем в 1930 году в Днепропетровской области — против долгоносика на свекловичных плантациях.

Однако объем работ авиации по борьбе с вредителями сельского хозяйства до конца 30-х годов ограничивался небольшими размерами — несколькими тысячами гектаров. В 1931 году на территории УССР работали всего 6 самолетов У-2 (По-2) и только на лесах.

А сейчас парк сельскохозяйственных самолетов исчисляется сотнями машин, не считая большого количества вертолетов. Вот как рос объем авиационных работ только на Украине: в 1940 году самолеты гражданской авиации обработали с воздуха 40 тыс. гектаров, в 1950 году — 1 млн., в 1960 году — 4.400 тысяч, в 1962 году будет обработано 5.500 тысяч гектаров. На 1965 год планируется 7.700 тысяч гектаров.

Л. МИХАЙЛОВ.

УРАЛЬСКИМ управлением ГВФ совместно с ремонтным предприятием была организована и проведена конференция по качеству ремонта двигателей АШ-82ФН и АШ-82В.

В конференции, состоявшейся в понедельник в Кольцовском аэропорту, приняли участие работники ремонтного предприятия, ЛЭРМ Кольцовского аэропорта, ИАС Кольцовского и Уктусского гарнизонов, а также ряд летчиков и командиров летных подразделений.

Участники конференции обсудили важные вопросы, касающиеся улучшения качества ремонта двигателей.

С докладом, в котором дан анализ положения дел в ремонтном предприятии и состояния качества ремонта, выступил главный инженер предприятия тов. Мочалов.

Он особо остановился в своем докладе на недостатках, мешающих до сего времени наиболее успешно проводить ремонт двигателей, особенно АШ-82ФН.

Главный инженер предприятия тов. Мочалов подчеркнул в своем выступлении, что эксплуатационники еще довольно часто направляют двигатели для ремонта в неуконплектованном состоянии. Не всегда еще качественно производится консервация двигателей, нередко на зеркале цилиндра в двигателях, поступивших на ремонт, можно обнаружить коррозию.

Доклад тов. Мочалова вызвал оживленный обмен мнениями.

Авиационные специалисты особенно остро поставили вопрос о необходимости быстрейшего исследования и устранения причин, которые приводят к участию в нем за последнее время дефекту.

Таким дефектом, приковавшим к себе внимание аудитории, явилось разрушение замка пальца поршня.

НАИБОЛЕЕ взволнованным на этот счет было выступление начальника ОТК ЛЭРМ тов. Карачуна. Он дал подробный анализ возникновения этого дефекта применительно к самолетному парку авиатранспортного подразделения.

Тов. Карачун остановился в своем выступлении на том, что за последнее время чаще стали появляться дефекты цилиндропоршневой группы. В связи с этим он высказал ряд конкретных претензий кольцовских эксплуатационников к ремонтникам предприятия. Кроме того, слишком часто наблюдается обрыв шпилек в цилиндрах.

— Без конца приходится, — заявил тов. Карачун, — предъ-

**Предварительный
Свердловский аэропорт
в обслуживании на трассе
Москва - Владивосток**

лять претензии по просадке гнезд бензиновых насосов. Только в нынешнем году их возвращено ремонтникам три штуки.

Агрегатному цеху также надлежит улучшить работу по ремонту коллекторов зажигания. Очень часто эти агрегаты после ремонта их на предприятии выходят из строя.

Техник-бригадир монтажного участка ЛЭРМ тов. Алексеев рассказал о небрежном монтаже трубок высокого давления. Эти трубки часто соприкасаются с болтами и другими поверхностями, в результате происходит трение, трубки выходят из строя преждевременно.

Он также обратил внимание на некачественное состояние наконечников коллекторов, которые либо измяты, либо на них грубая напайка.

Все это, несомненно, мешает качественному обслуживанию самолетов.

Как выяснилось на конференции, случаи неправильного расположения трубок высокого давления в двигателях — явление нередкое. Об этом рассказали в своих выступлениях начальник участка трудоемких работ тов. Стадний, представитель вертолетного подразделения Тюменской авиагруппы тов. Тулкин.

Что ж, руководителям ремпредприятия, особенно главному инженеру тов. Мочалову, главному технологту тов. Глазману и начальнику отдела технического контроля тов. Серебрякову придется подумать о коренном улучшении качества ремонта — уж слишком очевидны примеры, приведенные выступавшими товарищами, которые требуют срочных мер.

БЫЛО БЫ ошибочно полагать, что у ремонтников все обстоит из рук вон плохо. С несомненным интересом участники конференции восприняли выступление тов. Серебрякова. Начальник отдела технического контроля ремпредприятия очень убедительно рассказал о той большой работе, которая проделана по повышению контроля за ремонтом техники на всех его стадиях.

Конечно, хорошо, что существует такая четкая, строго последовательная система. И журнал,

где регистрируются все обнаруженные контрольным мастером дефекты, — нужная вещь.

Однако, видимо, и в усовершенствованной системе технического контроля еще есть где-то недосмотр, поскольку ряд дефектов остается на предприятии неустранимым и проскальзывает в подразделения.

Немало интересного и практически многообещающего узнали участники конференции из выступления главного технолога предприятия тов. Глазмана.

Для предотвращения задира в зеркале цилиндра, например, разрабатываются и вводятся в производство поршни с накаткой рабочей поверхности.

В ближайшее время на эксплуатацию должна поступить 7-я серия двигателя «В» с увеличенным ресурсом в сравнении с существующими сериями.

На предприятии ведутся поиски наиболее результативной конфигурации корпуса поршня и ряд других интересных, оригинальных технических решений, которые, несомненно, заслуживают более пристального внимания компетентных специалистов.

НЕСМОТРЯ на некоторые существенные сдвиги, имеющиеся в работе предприятия, главным на сегодня является устранение причин, которые приводят к преждевременной сьемке двигателей с эксплуатации.

— Летчики, — как заявил в своем выступлении командир летного коллектива авиатранспортного подразделения тов. Лупачев, — ждут от ремонтников принятия срочных мер по ликвидации дефекта, связанного с разрушением замка пальца прицепного шатуна у двигателей АШ-82ФН, а также появления стружки на фильтрах непосредственно при вводе двигателя в эксплуатацию. Было еще несколько дельных выступлений, но и из приведенного здесь видно, что конференция прошла очень оживленно.

Подводя итоги конференции, главный инженер Уральского управления ГВФ тов. Разумовский призвал ее участников улучшить качество ремонта двигателей АШ-82ФН, а также совместными усилиями предупреждать конструктивно-производственные дефекты двигателя.

Для выработки решения создана специальная комиссия из представителей ремонтных, эксплуатационных подразделений и летных коллективов.

В. СИБИРЕВ.

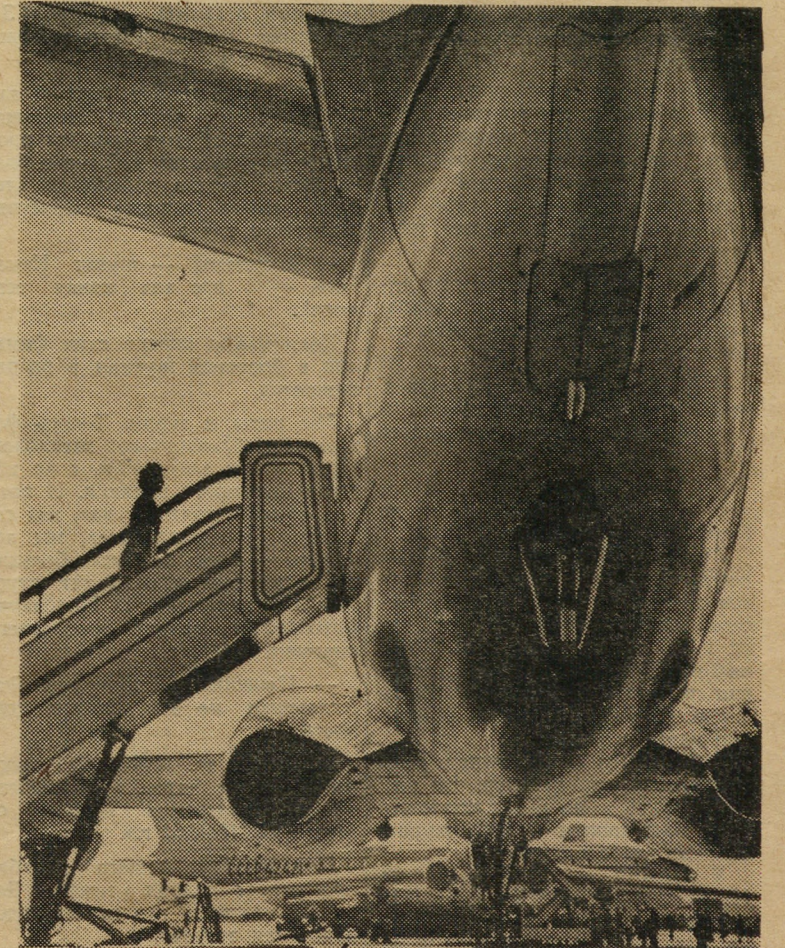
Крылатая вахта

Вместе со всеми трудящимися Урала «космическую» вахту несут летчики авиатранспортного подразделения.

— В эти дни у нас чувствуется особый подъем. Он вызван космическим рейсом Андрияна Николаева и Павла Поповича, — говорит командир летного коллектива ИЛ-18 А. В. Никулин. — Замечательно трудятся экипажи самолетов, где командирами кораблей И. С. Медведев, Л. Ф. Гусев, В. П. Машков, В. Д. Лобанов. Каждый рейс — экзамен на летное мастерство. Пилоты стремятся доставить пассажиров в аэропорт назначения точно по расписанию.

В ПОДАРОК УРАЛЬЦАМ

Экипаж реактивного самолета ТУ-124 Северо-Кавказского управления ГВФ (подразделение тов. Кулинич) под командованием Ф. Е. Калинина доставил на днях в Свердловск несколько тонн яблок сорта «белый налив». В составе экипажа — второй пилот Д. В. Визгин, штурман Е. А. Сгонников, бортрадист Мингалев и бортмеханик Д. Л. Лисицин.



СКОРО В РЕИС.



Интересно отметили авиационный праздник трудящиеся Свердловска. В Центральном парке им. Маяковского им демонстрировали свое мастерство летчики Аэроклуба ДОСААФ. Зрители имели возможность осмотреть авиационную технику, познакомиться с интересной работой спортсменов-авиаторов.

Не менее интересно прошли торжества в Свердловском аэропорту. Здесь состоялся городской праздник пионеров и школьников, посвященный Дню Воздушного Флота СССР.

Ребята встретились с авиаторами, осмотрели самолеты и наземную технику аэропорта.

На снимках: слева — вертолет аэроклуба ДОСААФ над Центральным парком им. Маяковского; справа — школьники осматривают самолет ИЛ-18 в Свердловском аэропорту.



О людях пытливой мысли

В помещении ЛЭРМ Свердловского аэропорта вывешен стенд «Технический прогресс — знамя семилетки». Стенд отображает разнообразную деятельность рационализаторов аэропорта. На снимках запечатлены моменты рабочих будней ряда авиастроительных рационализаторов.

Вот на снимке изображена метеовитрина. Одним из ее авторов является дежурный штурман службы движения В. П. Коновалов. Метеовитрина своевременно информирует летчиков о погоде

на трассе. Руки неутомимых новаторов делают полезное дело.

Стенд рассказывает о труде и других рационализаторов — авиамеханика ЛЭРМ А. С. Загорского, радиотехника ЛЭРМ Л. И. Анненкова, работников автобазы П. И. Алексеева, М. Н. Силаева. Красочно оформленный, он привлекает внимание. Думается, что труд рационализаторов послужит добрым примером для всех авиастроителей — рядовых бойцов семилетки.

Туристскими тропами

Так называется тематическая фотовитрина, подготовленная коллективом ЛЭРМ Свердловского аэропорта. На многочисленных снимках запечатлены участники

туристского похода по живописным местам Урала.

Надолго запомнится авиаторам эта замечательная пора летних отпусков, жаркое солнце, свежий воздух и чистая вода, которые способствовали отдыху.

«Шприц» бичует

Доброй славой пользуется «Шприц» — сатирическое приложение к стенной газете ЛЭРМ «За качество». Только что вышел очередной номер «Шприца». У небольшого листка ватмана, приколотого в цехе, толпятся авиаспециалисты.

Сегодняшний номер посвящен трио любителей «зеленого змия». В нем сообщается о том, что в один из дней авиатехник И. Щербачев, авиамеханик О. Кабанко и уборщица самолетов М. Швалова вышли на работу в нетрезвом состоянии. Яркие рисунки сопровождают стихи.

— Ничего не скажешь, здорово нарисовали! — слышен звонкий смех.

Думается, что в следующий раз эти работники постесняются повторить позорный случай, накладывающий пятно на весь коллектив.

— Высыпали по заслугам! — вторит другой голос.

После того, как выступил „Авиатор Урала“

В газете «Авиатор Урала» № 57 за 1 августа 1962 года под рубрикой «Локатор включен» сообщалось о появлении инженера Тюменской АГ коммуниста тов. Тимкина В. М. на партийном собрании в нетрезвом виде.

Секретарь партбюро Тюменской авиагруппы тов. Фадеев сообщил в редакцию о том, что меры приняты — тов. Тимкину объявлен выговор.

По Аэрофлоту

Мужество и находчивость

Дремучая сибирская тайга. Обширные болота делают ее еще непроходимее. Геологов спускают здесь прямо с небес — с вертолетов — на маленькие таежные прогалочки...

Десятиметровые сосны мешали спуститься. Тогда летчик сбросил заблудившемуся продукты и записку: «Жди, вернись!»

На этот раз пилот вертолета Омского аэропорта Федор Дорофеев надеялся даже и на прогалочку. Уже несколько часов он бороздил небо над огромными дебрями в поисках отбывшего от партии и исчезнувшего, как иглока в стоге сена, геолога Л. А. Гаранина. Но вот внизу, среди поредевшего леса и топей с вертолета обнаружили черную движущуюся точку. Это был чело-

вскоре вертолет снова завис над потерпевшим. Вниз была спущена длинная веревка. Геолог обвязался ею и вскоре был на борту вертолета.

Об этом мы узнали из приказа авиаторского подразделения, которым командует А. Дацюк. В приказе объявлена благодарность командиру вертолета Ф. Дорофееву за мужество и находчивость при спасении геолога.

Е. КАЛИНОВСКИЙ, командир корабля ИЛ-18.

У НАШЕГО ЭКИПАЖА РАДОСТЬ

В ЖИЗНИ каждого человека бывают дни, которые никогда не забываются. Таким днем было для нашего экипажа 18 августа 1962 года.

Накануне вызвал нас командир подразделения Е. П. Барабаш и говорит:

— Вам, как экипажу коммунистического труда, поручено выполнить особо важный рейс. Вот, смотрите... — командир склонился над картой. — Надо отсюда, из вожского города, доставить в Москву космонавтов Андрияна Николаева и Павла Поповича.

— Спасибо за доверие, — говорю. — Выполним рейс как полагаются.

А сам вижу: у ребят глаза загорелись.

Подготовились мы к полету так, как, наверное, никогда еще не готовились. Шутка ли, такое задание!

В тот же день прибыли на Волгу.

А завтра — в обратный рейс. Продолжался он всего несколько часов, а нам эти часы показались минутами. Но расскажу все по порядку.

К 11 часам около нашего корабля образовалось плотное людское кольцо. Узнали, видно, авиаторы, какие пассажиры полетят. Вдруг все зашумели, стали аплодировать. Видим, идут наши герои. Подтянутые, стройные, улыбаются.

Вошли в самолет, познакомились с экипажем. Мы их поздравили. А Андриян Григорьевич говорит:

— Ну вот, теперь мы опять в своей стихии. Летал много, а пассажиром не часто доводилось быть.

— Таких пассажиров, — говорю, — на нашем самолете еще не было. Вы — первые.

Взлетели. Мы занялись своим делом: второй пилот Олег Орехов вместе со штурманом Алексеем Тришиным еще раз уточнили курс, внесли поправки. Бортинженер Иван Пильников проверил показания приборов. Бортрадист Юрий Старостин установил связь с землей.

Работаем, а сами нет-нет, да и взглянем назад, в салон, где расположились наши пассажиры. Они тоже заняты — то с журналистами, то с врачами.

У радиста — горячие минуты. Наш самолет стал центром внимания миллионов людей. Земля то и дело шлет поздравления героям. Приходит радиопрама от экипажа корабля, на котором в Москву летят Л. И. Брежнев,

М. А. Суслов, Н. С. Хрущев и Б. Н. Пономарев. Космонавты шлют ответные радиogramмы.

— Никогда у меня не было столько работы, — смеется Старостин. — Но я не в обиде.

Орехов пригласил звездолетчиков в пилотскую кабину. Павел Романович занял кресло второго пилота.

— Может, попробуете? — киваю на штурвал.

— Давайте, — говорит Попович и берет управление кораблем. Вижу, как легко подчиняется ИЛ-18 умелым рукам космонавта.

— Замечательная машина, — восхищается Павел Романович.

Андриян Григорьевич спрашивает:

— Сколько лет летаете, Евгений Константинович, много ли километров налетали?

— Двадцать третий год, к четвертому миллиону приближаюсь.

— Да, видно, нелегко вам достались ваши миллионы. А нас вот тоже наградили значками «За налет 1.000.000 километров». Меня тремя, а Павла — двумя. За несколько суток полета. Даже неудобно как-то.

В беседу вступает второй пилот, парторг нашего экипажа.

— Павел Романович, мы просим вас и вашего небесного брата быть навечно почетными членами нашего экипажа коммунистического труда.

— А сумеем? — шутит Николаев. — У вас вон какая техника!..

Космонавты вносят свои фамилии в бортовой журнал и расписываются.

Мы рады и горды. Теперь фамилии прославленных звездолетчиков будут записываться во все наши полетные задания. И хотя два члена экипажа у нас, как говорится, «сверхштатные», мы довольны — пусть их будет больше.

К космонавтам подходит штурман. Он протягивает Николаеву фотографию своего трехлетнего сынишки.

— Напишите что-нибудь. Это Андриюшке на всю жизнь гордость.

Николаев на мгновение задумывается, а затем размашисто пишет: «Андриюше Тришину от Андрияна. 18.08.62 г.»

Под крылом нашего корабля проплывает родная земля. Все ближе столица, где героев ждет радостная встреча.

Вот слева показалась семерка реактивных истребителей. Они лихо разворачиваются и пристраиваются к нам — по две у крыльев, три позади.

— Я эскорт! Я эскорт! — слышится в наушниках голос старшего группы.

— Уницкий Миша! — узнает Попович. — Друг!

Оказывается, все летчики эскорта из части, где когда-то служил космонавт. У него с ними старая дружба.

Павел Романович берет микрофон и наушники.

— Привет соколам!

— Поздравляю тебя, Павлуша, и Андрияна с победой, с благополучным возвращением на Землю! — отвечает подполковник Уницкий. — Рады за вас. Ждем в гости.

— Обязательно приедем!..

А ПЕРЕД нами уже Москва. В четком строю на высоте 500 метров мы проходим над праздничной столицей и берем курс на Внуково. Там героев ждут.

Видим чуть взволнованные лица космонавтов и волнуемся вместе с ними. У нашего экипажа — радость. Ведь далеко не каждому выпадают в жизни такие рейсы.

Е. КАЛИНОВСКИЙ, командир корабля ИЛ-18.

Обзор стенной печати

ТРУДОВАЯ ПОБЕДА

Вышел праздничный номер стенной газеты коллектива службы движения Свердловского аэропорта «Движенец». Яркий оформленный, он привлекает внимание читателей.

Крупным шрифтом начертаны слова, открывающие номер: «Коллективу аэропорта во втором квартале присуждена первая премия во Всесоюзном соревновании по Аэрофлоту». Замечательная трудовая победа! О своих товарищах по работе и пишут авиаторы.

В газете выступают многие авиарботники коллектива. С заметкой «Усилить контроль» выступает диспетчер УРДС В. Усков. О слабой активности молодежи в общественных делах сообщает в заметке «Где вы, комсомолец?» начальник ГРДП В. Мартюшев. Вопросам местной печати посвятил свое выступле-

ние дежурный штурман В. Коновалов.

С интересными информационными материалами выступают в праздничном номере «Движенца» старший диспетчер ГРДП В. Гришин, старший диспетчер АДП В. Прокопьев и другие авиарботники.

13 августа, в день беспримерного подвига советских космонавтов А. Николаева и П. Поповича, в службе был выпущен экстренный номер «молнии». Коллектив, где руководителем полетов Б. С. Яшинов, выразил свои радостные чувства стихами:

Рукоплещут люди,
Ликованью нет границы.
Ушли ракеты ввысь,
Неся в cabinaх двух
советских молодцов.
И обновленный мир
сынами Родины гордится,
С радостью взирая
на космических братьев-
близнецов.

Граммы вместо центнеров

Новая оригинальная аппаратура для принудительного осаждения ядохимикатов, сбрасываемых с самолета, разработана в Государственном научно-исследовательском институте ГВФ.

Теоретически для уничтожения вредителей полей на одном гектаре требуются всего лишь десятки граммов ядохимикатов. На самом же деле самолет выбрасывает на эту площадь до ста килограммов ядовитой смеси.

Это происходит из-за того, что под воздействием лишь собственного веса ядовитое облако очень медленно оседает на землю. Ветер и восходящие потоки рассеивают и уносят его, приводя к огромным потерям ядохимикатов.

Новое оборудование, созданное в ГосНИИ ГВФ, помогает «загнать» ядовитую смесь в крону и под листья, до минимума сводит ее потери.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 19859 Заказ 4916.

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