

Авиатор Урала

№ 68 (1181).
СУББОТА,
8 СЕНТЯБРЯ
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

ВЕСТИ ИЗ ПОДРАЗДЕ-
ЛЕНИЙ (1 СТР.)
* * *
ПО НОВОЙ ТЕХНОЛО-
ГИИ (1 СТР.)
* * *
НЕВЫДУМАННЫЕ ИСТО-
РИИ (2 СТР.)
* * *
НА УРАЛЬСКИХ АВИА-
ТРАССАХ (2 СТР.)
* * *
ТЕХНИКА ЗА РУБЕЖОМ
(2 СТР.)



Успешно руководят воздушным движением авиарботники Свердловского аэропорта. Их девиз: каждый рейс обеспечить полной безопасностью и высокой регулярностью.

На снимке: руководитель полетов коммунист Николай Петрович Свинтецкий и диспетчер КДП Андрей Пантелеевич Долгалев на командной вышке.

Фото Е. Липовича.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

О широком использовании для пропаганды безопасных и здоровых условий на производстве журнала ВЦСПС «Охрана труда и социальное страхование».

В борьбе за создание здоровых и безопасных условий работы на производстве важное значение имеет широкая пропаганда вопросов охраны труда.

Большую помощь профсоюзным и хозяйственным организациям в этом оказывает ежемесячный журнал ВЦСПС «Охрана труда и социальное страхование». Он информирует о формах и методах рациональной организации охраны труда, высокоэффективных средствах защиты от воздействия вредных производственных факторов, публикует технические и медико-санитарные рекомендации и советы, позволяющие предупредить профессиональные заболевания и несчастные случаи на производстве, дает консультации по вопросам профсоюзной работы в области охраны труда и социального страхования, публикует ответы на вопросы читателей по трудовому законодательству.

Журнал освещает работу кураторов, санаториев и домов отдыха. Многие профсоюзные и хозяйственные организации умело используют материалы журнала в практической работе и, выступая на его страницах, делают своим опытом и достижениями.

Вместе с этим на ряде предприятий профсоюзный актив и инженерно-технические работники не имеют возможности пользоваться журналом.

В целях широкого использования журнала ВЦСПС «Охрана труда и социальное страхование» для пропаганды безопасных и здоровых условий труда на производстве, для оказания помощи профсоюзному активу в снижении заболеваемости и производственного травматизма.

Президиум ЦК профсоюза авиарботников постановляет:

1. В целях широкого распространения журнала и своевременного проведения годо-

вой подписки профсоюзными предприятиями и подразделениями предложить территориальным и групповым комитетам профсоюза:

а) принять меры, чтобы заводские и местные комитеты профсоюза обеспечили бы журналом комиссии: охраны труда, социального страхования и по пенсионным вопросам;

б) рекомендовать хозяйственным руководителям предприятий и организаций обеспечить журналом руководящий, инженерно-технический состав цехов, отделов, служб, библиотеки, технические кабинеты, используя для этих целей также средства, выделенные на пропаганду техники безопасности;

в) предложить редакциям многотиражных газет в сентябре этого года опубликовать материал, показывающий характер и направленность журнала, а также систематически давать сообщения по отдельным вопросам очередных номеров журнала;

г) выделить ответственных организаторов по подписке. О результатах проведения работы информировать ЦК профсоюза до 25 октября 1962 года.

2. Поручить управлению делами ЦК профсоюза (тов. Горячевой) разослать до 26 августа терномам и группам для профсоюзных организаций и хозяйственных руководителей листовки о подписке на журнал.

3. Обязать работников ЦК профсоюза при выездах в командировки в сентябре-октябре с. г. принимать на местах конкретные меры, способствующие распространению журнала среди профсоюзных и хозяйственных организаций, библиотек, активистов охраны труда и социального страхования, инженерно-технических работников предприятий.

4. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на отдел охраны труда (тов. Решетова).

В. МИШИНКИН,
председатель ЦК
профсоюза авиа-
работников.

Только в отличном состоянии

Коллектив нашей инженерно-авиационной бригады работает успешно. В бригаде нас шесть человек. Коллектив небольшой, но дружный. Жизнь у нас спокойная, ответственная, но интересная.

Вот только что приземлился самолет АН-2, выполняющий рейс из Тюмени в Салехард. Производим стартовый осмотр, заправляем горючим, быстро устраняем обнаруженные дефекты. Теперь машина готова в полет, может продолжать рейс по расписанию. Самолеты на линию мы выпускаем только в отличном состоянии.

Бригаду нашу возглавляет А. А. Печеркин. Он опытный, трудолюбивый руководитель. Хорошо трудятся и мои товарищи: авиатехник Х. Х. Кутумов, Г. В. Пуртов и авиамеханик С. Ч. Саитов, А. П. Шишкин. Каждый из них относится к делу по-коммунистически, совершенствует свое мастерство.

Коллектив нашего аэропорта достойно встретил День Воздушного флота. Семимесячный план по перевозкам пассажиров выполнен на 125 процентов, а по перевозке почты — на 206 процентов. Свои обязательства, взятые в этом году, мы выполнили досрочно.

М. БУЛАТОВ,
авиатехник Тобольского
аэропорта, ударник
коммунистического труда.

ЭКОНОМИЧНЕЕ, УДОБНЕЕ

Бесперебойную, надежную связь обеспечивают работники Свердловского аэропорта. Сейчас у связистов хорошая современная техника. Они трудятся теперь по более совершенной технологии.

А еще два месяца назад каждый телеграфист обслуживал проводной канал. Теперь же, с вводом автоматизации, то же количество каналов обслуживает всего три человека. Причем, качество работы не ухудшилось, значительно повысилась организация труда. А главное — в результате этого связисты сэкономили государственные средства.

На этом участке успешно трудятся телеграфистки Людмила Федоровна Любченко и Мария Егоровна Шестиглазова. Обе борются за почетное звание ударников коммунистического труда.

Автоматика приходит на помощь человеку. Это можно видеть на примере авиарботников службы связи, которые обеспечивают полеты скоростных самолетов без нарушений и задержек.

Высокая награда

За высокие производственные показатели и активное участие в общественной жизни Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ награждены комсомольцы нашего управления, добившиеся лучших результатов в комсомольском «Рейсе семилетки». Среди них:

БЕЛЯКОВ Виталий Алексеевич — командир самолета АН-2 Пермского подразделения.

ДРАНИШНИКОВА Ольга Ивановна — бортпроводница авиатранспортного подразделения.

ЗЮРКАЛОВ Дмитрий Михайлович — бригадир Тюменского подразделения.

КОМАСОВ Виктор Федорович — авиатехник Тюменского подразделения.

ЛАВРИНЕНКО Алексей Спиридонович — авиамеханик Пермского подразделения.

НАСЫРОВ Рафик Юнусович — заместитель командира летного коллектива Тюменского подразделения.

ПЕЛЕВИН Юрий Михайлович — командир летного коллектива Тюменского подразделения.

ПИВОВАРОВ Геннадий Иванович — командир корабля ЛН-2 авиатранспортного подразделения.

ПУШКАРЕВ Олег Федорович — командир корабля ЛН-2 авиатранспортного подразделения.

ХЛЫНОВ Виктор Михайлович — второй пилот корабля ЛН-2 авиатранспортного подразделения.

ЦВЕТУХИНА Тамара Александровна — экономист Тюменского подразделения.

ЧЕРНЫШЕВ Владимир Васильевич — сменный инженер Челябинского подразделения.

Вести

из подразделений

ТЮМЕНЬ

С 1952 года по 1962 год объем авиаперевозок по ТАГ увеличился в 17 раз, грузов — в 16,5 раза, почты — в 7 раз. Если в 1959 году из Тюменского аэропорта было отправлено 25 000 пассажиров, то в 1961 году — 68 тысяч. А в нынешнем году ежедневно самолеты ТАГ поднимают в воздух до 1 000 пассажиров.

Вся карта Тюменской области испещрена сетью местных воздушных линий. Движение самолетов осуществляется почти по 50 маршрутам.

День Воздушного Флота авиаторы Тюменского аэропорта встретили значительными успехами. Уже год они удерживают переходящее Красное знамя Уральского управления. За высокие качественные показатели в социалистическом соревновании Тюменскому аэропорту во II квартале присуждена Всесоюзная премия.

С честью несут трудовую вахту авиаторы Тюмени. В авангарде их — 92 ударника коммунистического труда. Это высокое звание присвоено 4 службам и 20 сменам.

ПЕРМЬ

Во всех направлениях бороздят небо страны уральские летчики. Ежедневно они пролетают расстояние в 60 тысяч километров, — образно говоря, полтора раза огибают по экватору земной шар. В нынешнем году по сравнению с минувшим перевозка пассажи-



ров резко возросли. За восемь месяцев самолетами Пермского подразделения перевезено на 40 процентов пассажиров больше, чем за такой же период прошлого года.

А Свердловским аэропортом, через который пермяки отправляются на юг и в другие города страны, перевезено в полтора раза больше пассажиров. Скоростные самолеты ТУ-104 и ИЛ-18 перевозят ежедневно до шестисот пассажиров по южным авиатрассам.

М. ГРОИСБЕРГ,
начальник горгагентства
Пермского аэропорта.

КУРГАН

Коллектив автобазы в Курганском подразделении решил построить гараж собственными силами. Своё решение автомобилисты подкрепляют конкретными делами. К Дню Воздушного Флота здесь полностью закончено литье стен. Работы успешно продолжают.

Особенно хорошо трудится на строительстве гаража шофер спецмашины Василий Любимцев, шофер тов. Бороздин, слесарь тов. Морозов, кузнец тов. Меньшиков.

45-ю годовщину Октября мы будем праздновать в новом гараже.

Н. КАЗАНЦЕВ.



Заправщица самолетов комсомолка Елизавета Михайловна Мякотина — член смены, борющейся за звание коммунистической. За свой упорный труд комсомолка имеет ряд благодарностей.

На снимке: заправщица Е. М. Мякотина проверяет состояние заправочного пистолета перед заправкой топлива.

Фото Л. Ефимова.



Оператор КДП Валентина Яковлевна Колясникова — ударник коммунистического труда. Она постоянно заботится о том, чтобы все самолеты вовремя ушли в рейсы.

На снимке: В. Я. Колясникова дает сведения о движении самолетов на авиатрассах. Фото Е. Липовича.

На уральских трассах

8000 ПАССАЖИРОВ — В СОЧИ

Погода на Урале явно осенняя. То моросит мелкий дождь, то дует холодный ветер. А пора отдыха в самом разгаре. Каждый день тысячи уральцев получают очередные отпуска и многие из них едут к родным и просто к морю — в южные районы страны, на Черноморское побережье. К их услугам — десятки серебристых кораблей. Из Свердловска в Сочи (Адлер) ежедневно вылетает 3 самолета ИЛ-18, которые могут перевезти свыше 8000 пассажиров в месяц. И в Симферополь, Краснодар, Минеральные Воды отправляются скоростные комфортабельные лайнеры.

Всего 4 часа полета — и вместо дождливой, холодной погоды воздушных путешественников встречают жаркое солнце, ласковое море, обилие фруктов.

Е. ФЕДОСЬИН, начальник отдела перевозок Свердловского аэропорта.

ФРУКТЫ — САМОЛЕТАМИ

Едва серебристый корабль ТУ-104 приземлился в Свердловском аэропорту и зарулл на стоянку, к нему подъехало несколько грузовых автомашин.

Привет из солнечной Молдавии, — махнул рукой пилот из раскрытой дверцы самолета.

Через несколько минут из вместительных люков воздушного гиганта начали выгружаться в автомашины ящики с душистыми фруктами.

Могучий ТУ-104 на своих стремительных крыльях доставил в город двенадцать тонн слив и яблок. А спустя три часа в аэропорту приземлились еще два самолета-гиганта — ИЛ-18 и АН-10. Они доставили из Средней Азии и Краснодарского края виноград и алычу.

В нынешнем году на Урал, сообщают работники отдела перевозок, — самолетами доставлено свыше 1500 тонн фруктов и овощей из Молдавии, Закавказья, с Дона и из Поволжья.

Гражданская авиация стала самым оперативным видом воздушных перевозок.

М. ЕФРЕМОВ.

Скорость

...Перед вылетом летчики заходили в аэродромно-диспетчерскую службу, брали бланки погоды и писали обычное: «Решение на вылет принимаю». Кто-то из друзей в шутку сказал:

— Важно это у тебя получается, Афонасьев. Можно подумать, что ты не в Тобольск на «небесном тихоходе» собрался, а принял решение на сверхскоростной перелет по беспосадочному маршруту Тюмень — западное полушарие Земли — Тюмень!..

Александр Иванович отшутился. Он действительно был душой привязан к своему небольшому самолету, ему нравилось здороваться и прощаться с пассажирами и думать, как взять горючего меньше, но зато увеличить количество груза. В полете он держал связь с диспетчерами, строго наказывал им подготовить полный «комплект» пассажиров и грузов, и «пустых рейсов» у него не было. В общем не так-то это просто: добиваться месячной производительности полета 175—180 тонна-километров в час при норме 145.

— Берите пример, — говорил летчикам командир.

Он не считал нужным вспоминать о рапорте бывшего летчика ВВС Афонасьева с просьбой направить его на переподготовку, чтобы затем водить реактивные самолеты.

— Причины? — поинтересовался командир.

— Скорость, — ответил Афонасьев.

— Сколько в армии налетал на реактивных?

— Триста часов.

— Мало. На переподготовку меньше чем с 350 не посылаем. А сейчас готовьтесь к полету. Десять минут вы уже потеряли.

Обычный рейс

— Вот один из наших лучших летчиков. Рекомендую: Корытник Михаил Николаевич. Корытнику есть о чем рассказать. Летает в сложных метеорологических условиях: всяких

интересных случаев — уйма. Но пилот скуп на слова.

— С 1954 года летаю. Да, все время здесь, в Тюмени. Пилотом на ЯК-12. Работал для сельского хозяйства, патрулировал леса, возил больных... А случаев — ну, никаких не было.

Пилот тщательно напрягал свою память, извлек даже из кармана маленькую записную книжку, где были аккуратно записаны все рейсы, но единственное, что мог припомнить, выразилось фразой:

— Иногда приходится попотеть, прежде чем приведешь самолет из рейса, — при этих словах Михаил Николаевич извлек платок и вытер бусинки пота, проступившие на высоком лбу и коричневых от загара щеках.

Тогда в беседу включился заместитель командира.

— Дай сюда твою книжку, — мрачно сказал он и, ткнув наугад пальцем в страничку, приказал: — Вот об этом рейсе и расскажи.

— Об этом? Да что, обычное дело. Маршрут триста километров, — уныло рассказывал Корытник. — Облачность на самом пределе. Разделил высоту от земли до облаков пополам и полетел, как в пироге. Ну, дождь к тому же. Значит, смотри да смотри. Прилетел. Обратно тем же порядком.

Когда летчик ушел, корреспондент огорченно закрыл чистый блокнот.

— Зря время потеряли.

— Помучились, — согласился заместитель командира. — Зато «случай» все-таки выжали из этого скромняги. Вы об этом и напишите.

За тех, кто в полете

Есть общее в судьбе моряков и вертолетчиков...

Вертолет — машина своеобразная. Видели вы когда-нибудь аэроплан, летящий хвостовым оперением вперед? А вертолет может. Многие могут этот бескрылый, чем-то напоминающий стрекозу аппарат. Потому и несут свою службу вертолетчики в глухих краях, далеких от дорог, а зачастую и от человеческих жилищ.

В этом вся разница. Летчики уходят на работу. Вертолетчики оставляют семьи так же, как моряки, когда уходят в плавание. Их ждут, о них думают. А если в их отсутствие собираются родные или знакомые, чтобы отметить какую-нибудь общую памятную дату, за столом поднимают тост:

— За тех, кто в полете!..

Когда Виктор Алексеевич Смирнов пришел в Тюменскую авиагруппу, здесь был только один вертолет. За весь первый год службы он пробыл дома всего 17 дней.

...Вертолет поднялся над Ханты-Мансийском и взял курс на северо-запад. Кроме экипажа, в кабине находилась женщина-врач: в одном из отдаленных поселков требовалась медицинская помощь.

Поступила радиogramма: «Следовать в Пальяново и дальше строго на север 30 километров. В поселке леспрохоза принять на борт роженицу, доставить ее в Октябрьское. Затем следовать по первоначальному маршруту».

Так в вертолете появился еще один пассажир. Женщина с бледным лицом и страдальческими глазами кусала бескровные губы. Врач как могла старалась уменьшить страдания роженицы...

Впрочем, Виктор Смирнов не видел этого. Он неотрывно следил за приборами, весь поглощенный управлением машиной: ветер становился все резче, размеренное покачивание перешло в порывистую «болтанку». Рокот мотора перекрывал вой ветра...

Бортмеханик схватил его за плечо, что-то кричал и смеялся. Виктор отвел в сторону наушники.

— Девочка! Чуешь? Наша девчуха!

Виктор понял, что в вертолете появился еще один пассажир.

— Не двойня? — спросил он и тоже засмеялся.

К шуму мотора и свисту ветра прибавился еще один звук: визгливый, не слишком приятный с точки зрения музыкальности, но весьма энергичный и жизнеутверждающий...

Е. СЕМЕНОВ.

Встреча на высоте

Мне хотелось побывать в Кургане. Зауралье — тоже край родной.

И сегодня, словно на экране, он в проломе туч передо мной. С высоты под дымкою голубенькой

он напоминает в сентябре яркие рассыпанные кубики на расшитом золотом ковре. Самолет снижается... И быстро горизонта сузилась кайма.

Кубики, в шеренги улиц выстроюсь,

Превратились в скверы и дома. Мчитя через город автострада.

— Погляди, — рукой повел пилот. Люстры, словно гроздь винограда,

излучают даже днем тепло. И представь радость свердловчанина — чувствуешь себя, как дома, тут — стоит на часы взглянуть

нечаянно — стрелка в стрелку с нашими идут! В. СИБИРЕВ.



Отлично обслуживает материальную часть техник по приборам Павел Семенович Васильев. Приборное оборудование он содержит в хорошем состоянии. Сейчас П. С. Васильев борется за почетное звание ударника коммунистического труда.

На снимке: техник по приборам П. С. Васильев осматривает оборудование двигателя.

Фото Л. Ефимова.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ.

НС 19908. Заказ № 5069.

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



Струи воздуха вместо закрылков

Фирма «Хантинг Эйркрафт» (Англия) разрабатывает самолет Н-126. Роль закрылков на этом самолете будут выполнять струи воздуха, что, по заявлению фирмы, обеспечивает увеличение подъемной силы в десять раз.

Струи воздуха будут выходить из ведущей кромки крыла вниз, не нарушая его обтекаемость.

Навигационный прибор

В США проводятся испытания цифрового счетно-решающего прибора «Омнитрек». Путем преобразования гиперболических координат в прямоугольные он даст возможность автоматически проследить на обычной карте направление и дальность полета самолета. Эти данные пилот сможет читать на экране. В качестве запоминающего устройства используется барабан с дорожками для записи информации. В дальнейшем предполагается заменить барабан магнитным сердечником.

ДОСРОЧНО И С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

Закончился сезон авиационно-химических работ. Курганское подразделение план и обязательства выполнило досрочно.

Вместо 70.000 га по плану в сельском и лесном хозяйствах было уже к середине августа обработано 78.159 га. Из общего количества особенно возрос в этом году объем работ по борьбе с сорняками.

Если в 1961 году было обработано 25.631 га, то ныне площадь обработки против сорняков составила 53.286 га, то есть возросла более чем в два раза.

Годовой план по налету часов по спецприменению выполнен был уже на 1 августа на 102 процента, перевыполнен также план в приведенных к АН-2 часах.

Экипаж самолета АН-2 под командованием тов. Полтавского обработал площадь посевов на 10 799 гектарах, а всего этим экипажем за сезон обработана площадь в 19.499 гектаров. Экипаж командира самолета АН-2 тов. Юдина также поработал в нынешнем сезоне на редкость слаженно и добился больших производственных успехов. Экипажем тов. Юдина обработано против сорняков 3.032 гектара посевных площадей, а всего за лето 18.101 гектар.

Неплохо потрудились и пилоты самолетов ЯК-12. Наибольшей выработки добились в нынешнем году пилот Резниченко и авиатехник Мурашов. Они обработали 3.940 гектаров. Не намного отстали от них и

пилот тов. Булдаков с авиатехником Пашковым. Они обработали ядохимикатами посевную площадь в 3.165 га.

Все выполненные нашими авиаторами работы были приняты на «отлично» и «хорошо».

На оперативных точках за время авиационных работ трудовая дисциплина находилась на высоком уровне. Достаточно сказать, что не только не было допущено ни одного летного происшествия, но и не отмечено ни одного нарушения вообще.

Следует еще остановиться и на том, что пилоты, впервые допущенные к авиационным работам, полностью оправдали доверие коллектива. Такие товарищи, как Булдаков, Резниченко, Захаров, Филиппов, Васильев, Седов, Горин, Малков, вводились в строй непосредственно на объектах.

Эти товарищи проявили максимум прилежности в овладении летным мастерством в условиях авиационных работ.

Командиры звеньев тт. Баранов, Братцев, Малюшев за время тренировочных полетов сумели привить летчикам необходимые качества и навыки самолетовождения на бреющем полете. Поэтому летчики справились с возложенными на них задачами, выполнив объем работ с превышением при отличном качестве.

К. СПИЦЫН, инженер по спецприменениям. Курганского подразделения.