

## Авиатор Урала

№ 23 (1232)  
СУББОТА,  
23 МАРТА  
1963 г.  
Год издания  
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА  
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

### „Миллионеры“ — золотой фонд Аэрофлота



Летчики Свердловска одними из первых в управлении освоили новейшую турбовинтовую технику. На скоростных лайнерах Ил-18 они доставляют пассажиров и грузы в различные города нашей Родины. В их рядах сейчас находится немало крылатых ветеранов, налетавших по два, три и даже четыре миллиона километров.

На днях за личный безаварийный налет и безупречную летную работу знаками миллионеров награждены летчики Свердловского объединенного подразделения:

### ВТОРЫМ ЗНАКОМ ГВФ „За налет 1 000 000 км“

КАШАФУТДИНОВ Владимир Тимиркаевич — командир корабля Ил-18

ЧИРКОВ Борис Васильевич — второй пилот корабля Ил-18

ПРЯХИН Юрий Григорьевич — бортмеханик корабля Ил-18

КОСЫГИН Арсений Михайлович — бортрадист корабля Ил-18.

### ЗНАКОМ ГВФ «За налет 1 000 000 км»

МЫМРИН Борис Константинович — штурман корабля Ил-18

КОСТРОМИН Валентин Алексеевич — бортмеханик корабля Ил-18.

## Дорожит доверием товарищей

Диспетчера отдела перевозок Виктора Александровича Рыбина в Челябинском аэропорту знают многие. Не один десяток лет работает здесь этот опытный специалист. Рабочий день загружен до предела: от него, диспетчера, зависит многое. Нужно вовремя оформить документацию на груз для экипажа, узнать о точном времени вылета самолета — всякое бывает, может быть, рейс задерживается по какой-нибудь причине...

В служебной комнате, маленькой, но уютной, трудится этот неутомимый специалист. Товарищи уважают Виктора Александровича. Смена, которой он руководит, по итогам социалистического соревнования заняла первое место. В честь 40-летия ГВФ В. А. Рыбин был награжден Почетной грамотой Аэрофлота.

В коллективе службы перевозок сослуживцы избрали его в цеховой комитет, где он занимает должность заместителя председателя цехкома, а кроме этого, он еще и член месткома аэропорта. Работа не мешает В. А. Рыбину активно участвовать в общественной жизни. Даже наоборот — одно другому помогает. Он с честью оправдывает доверие товарищей...

Через несколько минут турбовинтовой корабль Ил-18 взлетит с «бетонки» Челябинского аэропорта. Виктор Александрович, оформив ведомости на груз, провожает экипаж:

— Счастливого пути!  
— Большое спасибо! — с улыбкой говорят летчики.

Они благодарят диспетчера, а в его лице всех тех, кто готовил и снаряжал к полету их крылатую машину.



На снимке: диспетчер отдела перевозок Челябинского аэропорта В. А. Рыбин. Фото техника тренажера Б. Мифтакова.

### 1. Система действует отлично!

В КОНЦЕ прошлого года в Челябинском аэропорту впервые приземлился турбовинтовой самолет Ил-18. А сейчас открыты регулярные рейсы, связывающие наш город с Москвой, Ташкентом и другими городами...

Большую работу провели монтажные бригады. Но немалая доля труда легла на плечи и наших связистов, которым приходилось вести и технический надзор, и помогать монтажникам в установке и наладке оборудования. Все работы в основном производились в ноябре-декабре, на суровом морозе, при сильных снегопадах. Несмотря на столь тяжелые погодные условия, световые радиосредства были сданы в эксплуатацию вовремя.

Отлично потрудились на этом важном объекте лучшие связисты: инженер огней высокой интенсивности Л. И. Мурыгин, электротехники А. И. Гаврилин и И. К. Олейник. С высоким мастерством установил и наладил системы телеуправления и телесигнализации огней высокой интенсивности старший радиотехник узла радионавигации Н. И. Тихонов. Наладку радиооборудования и системы дистанционного управления с высоким качеством произвели начальник узла связи С. Б. Хазановский, инженер системы посадки И. Н. Краснов, радиотехник М. А. Котлованов и другие.

Многое из оборудования системы огней высокой интенсивности для работников нашей службы было новым, незнакомым. В основном оно осваивалось уже в период монтажных работ. А сразу же после принятия в эксплуатацию система была включена. Сейчас она действует хорошо.

### 2. Наша гордость — наши люди

Н УЖНО сказать, что коллектив у нас дружный, сплоченный. «Один за всех и все за одного» — таков непреложный закон связистов. Впереди, как всегда, идут наши ветераны — гордость коллектива.

В январе электротехнику нашей службы А. И. Гаврилину



## НАШИ МАЯКИ

исполнилось пятьдесят лет со дня рождения. В этот день юбиляру были преподнесены красивые настольные часы с выгравированной на них надписью: «Анатолию Ивановичу в день 50-летия от работников службы связи». Два года А. И. Гаврилин избирался председателем цехкома службы. За активное участие в общественной жизни местный комитет награждал его денежной премией. А за отличную работу по вводу в строй светосредств командование подразделения вручило ветерану Почетную грамоту и представило ему право на бесплатный полет в Москву на турбовинтовом корабле Ил-18.

Давно трудится в нашем коллективе и электротехник И. К. Олейник. Он активно участвует в общественной жизни — дважды избирался в местный комитет. В юбилейный праздник Аэрофлота И. К. Олейник командованием был награжден ценным подарком.

Начальник узла связи С. Б. Хазановский 6 лет назад пришел в нашу службу после окончания Рижского авиаучилища. Сначала работал радиотехником, а сейчас возглавляет крупный объект. С. Б. Хазановский — активный рационализатор. Его последнее предложение «Включение радиорелейной станции через городскую АТС» улучшило связь с городом. Экономический эффект от внедрения этого предложения — 2160 рублей.

Более 13 лет работает в нашем коллективе Николай Иванович Тихонов. Он — старший радиотехник. Кроме того, что он отлично знает материальную часть, — в случае необходимости готов в любую минуту выполнить ту или иную слесарную и токарную работу. В канун 40-летия ГВФ он награжден Почетной грамотой Аэрофлота.

Давно трудится на радиотехнике другой наш ветеран радиотехник Михаил Александрович Котлованов. И хотя он не имеет специального образования, — в материальной части разбирается отлично, с высокой культурой обслуживает ее. Являясь активным рационализатором, он всей душой отдается любимому делу, не считаясь с личным временем. И очень жаль, что по приказам Аэрофлота работникам, не имеющим специального технического образования, нельзя присваивать класс. Своей практической деятельностью М. А. Котлованов доказал, что он вполне заслуживает звания радиотехника первого класса.

Четвертый год плодотворно трудятся в нашей службе выпускники Рижского авиаучилища спецслужбы В. И. Степанов и И. И. Краснов. Оба они сейчас стали первоклассными инженерами, их уважают в коллективе.

Недавно к нам на стажировку прибыли из Риги пять выпускников авиаучилища и один — из авиаинститута. Все они трудятся добросовестно. С большим старанием работают на обслуживании материальной части стажеры-связисты Н. И. Куликовский, Т. М. Пилязбеков, Г. Д. Карнаухин.

Н ЕЛЬЗЯ утверждать, будто все у нас идет гладко. Ошибки, говорят, нет у того, кто не работает. В своей повседневной работе мы устраняем неполадки, стремимся к тому, чтобы избежать досадных огрехов, которые еще случаются у нас.

В этом году коллективу связистов предстоит, пожалуй, еще больший объем работ — будем вводить в строй радиообъекты второй очереди. И хочется верить, надеяться, что коллектив успешно справится и с этими задачами. Специалисты нашей службы не подведут! Слово у них твердое.

В. САЛЬМИН,  
начальник узла радионавигации Челябинского аэропорта.

### Вести из подразделений

## На охране зеленого друга

Весна вступила в свои права. Ее первые ласточки — самолеты и вертолеты Уктусского аэропорта, которые вылетели в уральские леса, чтобы защитить их от злостных вредителей.

Два самолета Ан-2, пилотируемые летчиками В. И. Плещковым и В. И. Морозовым, по заданию леспромхозов вылетели на авиационно-химическую обработку леса в Красногвардейском, Верхотурьинском и Серовском районах. А вертолеты Ми-1 под командованием К. И. Ухова и М. А. Трофимова производят обработку леса в районах Бисерти и Качканара.

Всего авиаторами обработано свыше трех тысяч гектаров лесных массивов. Предстоит им обработать еще около 10 тысяч. Эти работы предполагается завершить к 1 мая.

В ЗОНОВ,  
техник по спецприменениям  
Уктусского подразделения.

### Творчество наших читателей

## Пилоты слагают песни...

Пилоты слагают песни,  
Пилоты песни поют...  
Поют о друзьях небесных  
И славят суровый труд.  
Когда раскрываешь душу  
Навстречу голубизне,  
Простор словно шепчет:

«Слушай  
меня на тугой волне.  
Послушай музыку далей,  
Слушай стихи облаков —

Еще на земле не писали  
Мелодий таких и стихов».  
Прислушайтесь к ним,  
поэты,  
Живет в них душа  
высот.

Вы мне поверьте в этом:  
Я — тоже бывший пилот!  
А. ПИЛИГРИМОВ,  
работник Тюменского  
аэропорта.



# ПОВЫШЕНИЕ ИСПРАВНОСТИ СМП — ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА

С каждым годом неизмеримо возрастает роль инженерно-авиационной службы в обеспечении наиболее эффективной эксплуатации самолетомоторного парка.

Анализируя работу ИАС Уральского управления ГВФ, обращаешь в первую очередь внимание на то, что ей удалось обеспечить выполнение производственного плана. В частности, по основному показателю — налету часов — план выполнен, как известно, на 108,7 процента. И, тем не менее, оказалось, что работать можно было бы значительно лучше, если бы процент исправности самолето-моторного парка был выше.

К сожалению, процент исправности самолетов и вертолетов в сравнении с 1961 годом несколько снизился. В основном это снижение произошло в результате увеличения простоев на ремонте, в ожидании ремонта, из-за отсутствия запасных частей.

Особенно неблагоприятно с исправностью СМП обстоят дела в ЛЭРМ Кольцовского и Тюменского аэропортов. В этой связи следует заметить, что отрицательно сказывается на исправности СМП неудовлетворительное планирование инженерами отхода самолетов и вертолетов в ремонт и на регламентное обслуживание.

Вот пример. В Салехардском подразделении старший инженер тов. Лихошерстов не придерживается каких-либо графиков, поэтому нередко случаи, когда при имеющихся возможностях ставить на регламент один самолет, у тов. Лихошерстова их скапливалось до 3—4.

Ясно, что инженер обязан участвовать в планировании использования самолетов и вертолетов с тем, чтобы, обеспечив равномерный отход их в ремонт и на регламентное обслуживание, добиваться более высокого процента исправности СМП. Без преувеличения можно сказать, что в этом — резерв № 1.

Другим резервом повышения исправности СМП является резкое сокращение простоя самолетов и вертолетов в ремонте на предприятиях. В мастерских, которыми руководит тов. Романчук, самолеты простаивают в ряде случаев вдвое дольше, чем это предусмотрено планом. Тов. Романчук и другие руководители мастерских, стараясь выполнить

## Заметки с совещания работников ИАС управления

план любой ценой, нашли наиболее легкий выход из положения. В первую очередь в мастерских ремонтируют самолеты, объем работ на которых невелик. А самолеты, требующие более серьезного ремонта, остаются в стороне. Кроме того, качество работ низкое, в результате на передачу самолета после ремонта затрачивается до 6—7 дней.

Любопытна цифра, которая иллюстрирует возможность повышения процента исправности СМП. По причине ожидания отхода на ремонт и обслуживание исправность СМП снизилась в 1962 году в сравнении с 1961 годом на 2,1 процента. Следовательно, если продумать и правильно организовать отход на ремонт и обслуживание самолетов и вертолетов, то исправность СМП реально повысится на два с лишним процента.

Общезвестно, что степень исправности неразрывно связана с главным условием успешной работы подразделений ГВФ — безопасностью полетов. В целях максимального обеспечения полной безопасности полетов инженерно-авиационные специалисты должны взять под особый контроль состояние самолетов и вертолетов, прибывающих в подразделение после ремонта.

Главный инженер управления И. С. Разумовский, выступая на совещании работников ИАС, привел несколько примеров, свидетельствующих о том, что случаи брака иногда вовремя не обнаруживаются. Это само по себе создает предпосылку к летным происшествиям. Так, в Пермском

подразделении в результате небрежности начальника ИАС тов. Машкивского и его подчиненных была допущена вынужденная посадка самолета Ан-2. Оказалось, что карбюратор двигателя имел ограниченный ресурс и эксплуатировался вдвое дольше положенного.

И. С. Разумовский в этой связи рекомендовал привести в порядок техническую документацию, так как в некоторых подразделениях этому важному делу не уделяется должного внимания.

В Челябинском подразделении, например, в свое время невозможно было найти на рабочем месте такого нужного документа, как описание самолета Ил-18. Начальник ИАС тов. Пушников вообще придерживается «шашлычной» системы в учете и хранении документов, нанизывая многочисленные письменные указания на гвоздик.

Невнимательное отношение к технической документации приводит к повторяемости дефектов. В Пермском подразделении у начальника ИАС тов. Машкивского случилось так, что бортовой журнал одного из самолетов Ан-2 не просматривался более 8 месяцев!

Разумеется, работникам ИАС в подразделениях нашего управления приходится встречаться с большими трудностями и наличие недостатков в работе не умаляет их роли в деле обеспечения выполнения производственного плана. Долг всех инженеров и техников — устранить имеющиеся недостатки и тем самым повысить исправность самолето-моторного парка.



## «Вот так номер!»

Так называлась заметка, опубликованная в нашей газете 2 февраля с. г. В ней критиковалась пассивность редколлегий стенной газеты Курганского аэропорта.

Как сообщил нам заместитель командира Курганского подразделения по политчасти А. Иванов, критика признана правильной. Приняты меры. Избран новый состав редколлегий, который регулярно выпускает стенную газету.

зывает еще академик Чаплыгин. Однако любые предположения требуют экспериментального подтверждения, чтобы получить права гражданства. Опыты ставились прямо в небе. Кандидат биологических наук В. Э. Якоби, наклеив полоски папиросной бумаги на различные части крыла, снимал полет птицы кинокамерой. Было установлено, что благодаря «решетке» из больших маховых перьев на конце крыла подъемная сила его во время отрыва птицы от земли значительно увеличивается.

Значит, если попытаться скопировать природу и построить самолет с машущими крыльями, то он должен быть намного экономичнее самолета, к которому мы давно привыкли.

## В мире науки и техники

явления, заставившие авиационщиков призадуматься...

Никому в голову не придет мысль делать крылья самолета шероховатыми. А вот кандидат биологических наук Т. Л. Бородулина установила, что шероховатость не только не ухудшает, но, наоборот, улучшает аэродинамиче-

скими свойствами крыла! И точно: крылья птиц состоят из перьев. Хотя перья плотно прилегают друг к другу, все-таки они образуют бороздчатую поверхность. Каков же тогда механизм обтекания крыла птицы воздухом? Т. Л. Бородулина отвечает на этот вопрос так: в ворсинках перышек «застывают» частички воздуха, образуя своеобразную смазку.

С другой стороны, у птиц не сплошное крыло, как у самолетов, а разрезное. Увеличение подъемной силы разрезным крылом предска-

# Итоги конкурса

Президиум Уральского территориального комитета профсоюза авиаремонтников совместно с редакцией газеты «Авиатор Урала» подвел итоги литературного конкурса, объявленного на страницах газеты «Авиатор Урала» в честь 40-летия ГВФ, и распределил премии следующим образом:

### 1. ПО РАЗДЕЛУ «ОЧЕРК И РАССКАЗ»

I премию решено не присуждать.  
II премию в сумме 15 рублей диспетчеру службы движения Д. Пиньженину за очерк «Гражданская авиация на Урале».  
III премию в сумме 10 рублей инженеру-экономисту А. П. Шуубину за рассказ «Когда ошущают грозы».

### 2. ПО РАЗДЕЛУ «КОРРЕСПОНДЕНЦИЯ»

I премию в сумме 15 рублей главному энергетнику Кольцовского аэропорта И. Глазырину за критические корреспонденции «Электрификация на приколе» и «У семи нянек».  
II премию в сумме 10 рублей штурману корабля Ил-18 И. Шунееву за корреспонденцию «Курс — на учебу».

### 3. ПО РАЗДЕЛУ «СТИХОТВОРЕНИЕ»

I премию в сумме 15 рублей радиооператору Курганского аэропорта В. Милютину за серию сатирических миниатюр «На короткой волне».

### 4. ПО РАЗДЕЛУ «ФОТОСНИМОК»

I премию в размере 20 рублей пилоту авиатранспортного подразделения Б. Захарову за фотозюды «Чем я не папа!», «Пусть всегда будет мама!», «Штурман уточняет последний раз маршрут!».

II премию в размере 15 рублей работнику ОМТС В. Расову за фотозюды «Скоро весна» и «Утро в лесу».

III премию в размере 10 рублей пилоту самолета Ан-2 М. Завьялову за фотозюду «В солнечный день».

### 5. ПО РАЗДЕЛУ «ИНФОРМАЦИЯ»

Присудить поощрительные премии в размере 10 рублей инженеру А. Кузнецову, ст. инспектору отдела кадров управления А. Мезенцеву, инженеру по охране труда и технике безопасности Л. Зимину и секретарю комитета ВЛКСМ Пермского аэропорта А. Лавриненко.

## «Погода на трассе отличная»

Так часто говорят синоптики Челябинского аэропорта. Летчики довольны: погода их не подведет. Они верят метеорологам — их прогнозы отличаются высокой оправдываемостью...

Два года назад после окончания Одесского института пришла в наш коллектив инженер-синоптик Валентина Ивановна Дудко. Молодой специалист всей душой отдается любимому делу, старается подготовить метеоданные грамотно, квалифицированно. В службе АМСГ она завоевала доверие, а комсомолцы аэропорта избрали В. И. Дудко своим вожаком.

Третий год трудится у нас и другой инженер-синоптик Мария Константиновна Фокина. Она так же с любовью к делу выполняет свои обязанности, активно участ-

вует в общественной жизни.

Коллектив синоптиков старается сейчас работать так, чтобы исключить ошибки в составлении прогнозов, чтобы летчики в любое время дня и ночи — при условии хорошей погоды — могли смело уйти в рейсы. М. РЫБАКОВ, начальник АМСГ Челябинского аэропорта.



## «Рацпредложение»

В автобазе Челябинского аэропорта более полумесяца не исправлен тягач для буксировки самолетов Ил-18. Начальник автобазы тов. Поваляев «нашел» выход из положения — предложил использовать для буксировки трактор, что категорически воспрещается по ИАС.

Вышел трактор на дорогу. Поваляев сел к рулю. — Вырвешь самолету ногу! — Ну, и что ж — ведь не свою... — Подтолкните сзади, братцы, С остальным управлюсь я... Заскрипел Ил-18: — Не уродуйте меня!

## Рыцарь бутылки и штопора

В. И. Березаев, дежурный штурман Челябинского аэропорта, списанный ранее за пьянку с летной работы, часто пьянствует, прогуливает и теперь. Две смены за него дежурили товарищи — он в это время «похмелялся»...



График он возвел в закон: Нынче здесь, А завтра — вон! Пусть, списали с корабля — Пост Себе найдет он!.. Неустойчива земля Под былым пилотом. Ходит, крутит вензеля, Глотку водной грея... За какой же грех друзья За него краснеют?..

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС16167. Заказ № 3486.

Гип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, 49.