

БЕРЕЧЬ ОБОРУДОВАНИЕ

Главное управление ГВФ постоянно уделяет большое внимание состоянию хранения материально-технического имущества в подразделениях Аэрофлота. На этот счет издан целый ряд документов и приказов, в которых отмечаются недостатки по хранению и использованию авиационно-технического имущества. Есть подобные документы и в Уральском управлении ГВФ. Однако во многих наших подразделениях этому важному вопросу уделяется недостаточное внимание.

Ссылка командиров подразделений на отсутствие достаточного количества складских помещений для хранения оборудования является лишь отговоркой. Даже и тогда, когда нет помещений, можно умело и более рационально разместить материально-техническое имущество: использовать настилы, навесы, чехлы.

Командир Челябинского подразделения тов. Андриевский как раз объясняет причину плохого хранения оборудования нехваткой складских помещений. Однако на практике помещение склада он разрешает использовать для других целей, не связанных с хранением имущества. Ранее часть помещения была отдана под расходную кладовую ЛЭРМ, затем один отсек отведен для установки тренажера. Совсем недавно еще один отсек отдан под участок монтажа колес Челябинских ЛЭРМ. Еще один такой «шаг» — и склада оборудования в аэропорту вообще не будет. А ведь в подразделении очень много имущества, значительная часть которого требует условий складского хранения.

Возникает вопрос: о чем думает командир подразделения тов. Андриевский, когда столь щедро раздает складские помещения службам аэропорта. Не пора ли ему подумать об освобождении склада и использования его по прямому назначению?

Далеко не все благополучно, как написано в отчете, обстоит дело и во 2-м Свердловском объединенном подразделении. В отчете зам. командира подразделения тов. Демьяненко «все хорошо». Однако оказалось, что дело расходуется со словами. На бумаге весь вопрос упирается в складские помещения. Но оказывается, дело не только в этом. Вот наглядная картина. Химическая аппаратура где попало валяется на земле, а о ее консервации не может быть и речи. Моторные подогре-

ватели МП-85 лежат, неприкрытые, при любой погоде. А рядом, буквально в двух шагах, сложные деревянные щиты, которыми можно было бы укрыть оборудование. Мало того, сарай для хранения имущества почти пустой, в него могла бы вместиться добрая половина ценного оборудования.

Что же требуется от тт. Демьяненко и старшего инженера подразделения Никитина, чтобы навести должный порядок? Только одно — добросовестное выполнение своего долга и высокое сознание своей ответственности за хранение дорогостоящего имущества.

К сожалению, подобную картину можно наблюдать и в других подразделениях нашего управления. Все это — результат непонимания командирами подразделений того важного значения, которое сейчас придается вопросу хранения, сбережения и использования авиационного имущества.

Думается, что командиры 2-го Свердловского подразделения и Челябинского подразделения тт. Волков и Андриевский сделают серьезные выводы и направят работу так, чтобы все оборудование было сбережено в целости и сохранности.

А. КУРД,
начальник ОМТС УрТУ ГВФ.

КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН ОБЕ-
РЕГАТЬ ГОСУДАРСТВЕННУЮ
СОБСТВЕННОСТЬ: ТЕХНИЧЕ-
СКИЕ СРЕДСТВА ВОЗДУШ-
НОГО ТРАНСПОРТА (ВОЗ-
ДУШНЫЕ СУДА, НАЗЕМНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ И ПР.) И
МАТЕРИАЛЫ, А ТАКЖЕ ГРУ-
ЗЫ, ПРИНЯТЫЕ К ПЕРЕ-
ВОЗКЕ.

(ИЗ ДИСЦИПЛИНАРНОГО
УСТАВА ГВФ).

ОБЩЕИЗВЕСТЕН
Факт в Аэрофлоте, что «земля» в какой-то мере отстаёт от «неба». Правда, в наших заметках речь пойдет в довольно узком плане, применительно к условиям наших местных воздушных линий.

Хотя на наших МВЛ не летают ни турбовинтовые самолеты, ни даже Ли-2, а бороздят просторы воздесущие Ан-2, тем не менее отмеченное выше отставание достаточно ощутимо, например, на линии Свердловск—Ивдель.

Сразу оговоримся, мы будем говорить, главным образом, о культуре обслуживания пассажиров, не вдаваясь в другие сферы деятельности аэропортов. Скажу, не лицемеря, что редко

Заметки с борта самолета Ан-2

УКТУС — ИВДЕЛЬ

доводится встречать на местных линиях нашего управления таких внимательных и корректных командиров самолетов, как молодой коммунист Борис Плотников из 2-го Свердловского объединенного подразделения.



Как только пассажиры прошли в самолет, он и второй пилот комсомолец В. Свалов помогли разместить багаж, распределили места, в результате чего женщины с детьми устроились как можно удобнее. Экипаж осведомился о том, нет ли среди пассажиров лиц, летящих впервые и т. д. Словом, Плотников и Свалов вели себя как радушные, предупредительные хозяева. Было просто приятно глядеть на них.

Примерно так же вели себя командир и второй пилот на протяжении всего рейса. Пассажиры были довольны и, как правило, выходя из самолета, желали экипажу доброго пути. Так показало себя в полете «небо».

Что касается «земли», то дело обстоит несколько иначе. Едва самолет, подрулил к стоянке Алапаевского аэропорта, как в открывшейся двери кабины показалось лицо, поросшее рыжеватой щетиной, и послышался хриплый голос:

— А ну, вылезь все до единого! Разгружаться будем. — Это был работник аэропорта тов. Немитов.

Не успели пассажиры выйти из самолета, как наземь полетели дощатые ящики. Некоторые из них при ударе о землю раскололись и их содержимое — гвозди — посыпалось в разные стороны

Было крайне неприятно смотреть на эту картину вопиющей бесхозяйственности.

Летим дальше. Впереди город уральских металлургов, известный на всю страну, — Серов. После посадки самолета мы с вторым пилотом побежали к аэропортовскому домику в надежде напиться воды. Оказалось, что утолить жажду здесь дело не из легких. После некоторых расспросов нам указали на бидон из-под молока, на крышке которого были явные следы масла или автола. Мы заглянули в горловину: воды на донышке. Рядом, прямо на полу стояла стеклянная банка, в каких обыкновенно продаются овощные консервы...

Спрашивается, неужели начальнику Серовского аэропорта тов. Мотину трудно приобрести и поставить бачок с питьевой водой? Просто непонятно, как такая убогость соседствует с металлургическим гигантом — Серовским комбинатом. Ведь аэропорт является воздушными воротами города.

Хочется в заключение остановиться на «земных» делах Ивдельского аэропорта. Хорошо, конечно, сделали руководители 2-го Свердловского объединенного подразделения и начальник аэропорта тов. Солодов, что приобрели новый добротный дом под общежитие для экипажей, базирующихся в Ивделе. Помещение довольно просторное, имеется центральное отопление, водопровод, ванная. Но все-таки немного недосмотрели. Перед заселением общежития необходимо было с помощью местной эпидстанции произвести дезинфекцию, так как в комнатах масса тараканов.

— Мало того, что такое соседство само по себе неприятно, — говорят пилоты, — но и продукты хранить невозможно, а без «допайка» обойтись нельзя. Будем надеяться, что обещание тов. Солодова пригласить дезинфекторов и оздоровить помещение будет выполнено.

В. СИБИРЕВ.

В гостях у ветерана революции

Недавно группа салехардских авиаработников побывала в туристической поездке по Чехословакии. В числе туристов и мне посчастливилось увидеть столицу братской страны — Злату Прагу, где живет ветеран революции чех Иосиф Кочиш, который в 20-е годы был одним из первых секретарей губернского комитета партии большевиков в Тюмени.

Бывший военнопленный, рабочий по происхождению, Иосиф Кочиш принял Октябрьскую революцию как свое кровное дело и отдал себя с первых ее дней беззаветному служению делу российского пролетариата.

И вот спустя сорок лет мы, представители нового поколения советских людей, оказались в гостях у старого солдата революции. Разыскав адрес Кочиша, мы направились к нему на квартиру. Надо было видеть радость этого пожилого человека, прикованного к постели тяжелой болезнью, но не утратившего своей горячей любви к жизни! Около больного постоянно находится приемник и на стене висит в рамке Почетная грамота, выданная И. Кочишу редакцией газеты «Руде право», в которой он сотрудничал до болезни, будучи редактором одной из газет.

Мы рассказывали нашему другу о советской Сибири, о Тюмени, о Салехарде, оставили в подарок сувениры: модель спутника Земли, барельеф В. И. Ленина, открытки с видами Тюмени.

Иосиф Кочиш и его жена тепло поблагодарили нас, очень взволнованные и растроганные встречей, и сказали, что они всегда рады видеть у себя советских людей как самых дорогих и верных друзей.

М. ПАВЛОВА,

работник Салехардского подразделения.

Обзор стенной печати

В службе движения Кольцовского аэропорта вышел праздничный номер стенной газеты «Движенец», посвященный Дню Воздушного Флота. О чем же рассказывает газета? «Равнение на передовиков» — так назвал свою заметку Ю. М. Мартюшев. Автор рассказывает о славных делах передовиков производства, движенцев смен, которые возглавляют руководители полетов И. В. Кривошеин и И. В. Юрьев.

Большими производственными успехами цстретили авиационный праздник старшие диспетчеры В. М. Ваганов, Г. Г. Лепехин, О. Н. Маслов, В. Н. Дончак, диспетчеры В. П. Кузнецов, А. А. Костыркин, Б. И. Рябов, оператор В. Колесникова.

В заключение своей заметки В. Мартюшев призывает всех авиа-работников равняться

на передовиков службы, обеспечивающих регулярное движение самолетов и безопасность воздушного движения.

И. В. Кривошеин, руководитель полетов, тепло пишет о своем подчиненном — диспетчере Борисе Ивановиче Рябкове. Богатая летная биография у этого авиаработника. В 1941 году, окончив авиационно-техническое училище, он обслуживал полеты фронтальных самолетов. А позже, окончив летное училище, на Четвертом Украинском фронте сражался с врагом в качестве летчика штурмовой авиации. Крылатый воин за ратные подвиги был награжден двумя орденами Боевого Красного Знамени, двумя — Красной Звезды и медалями.

После войны Борис Иванович успешно осваивал реактивные самолеты и летал на них.

В 1960 году он демобилизовался и пришел в Аэрофлот. В службе движения Кольцовского аэропорта Б. И. Рябов освоил смежную специальность диспетчера ГРДП. В этом коллективе он пользуется большим авторитетом. Коммунисты смены избрали его своим партпропоргом.

В заметке диспетчера ГРДП тов. Ершова содержится благодарность в адрес радиометриста Александра Ивановича Кунгурцева. Этот специалист своевременно информирует работников службы движения о местонахождении самолетов на трассе при любых погодных условиях.

Движенцы благодарят А. И. Кунгурцева, который даже в грозу, когда на светоплане локаторов появляются многочисленные засветы от грозовой облачности и затрудняется руководство движением, четкой информации

ей помогает движенцам обеспечивать безопасность воздушного движения.

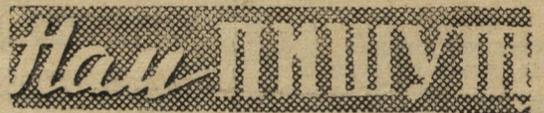
О более рациональном исполнении бортовой погоды сообщает в газете руководитель полетов И. В. Юрьев. Он предлагает улучшить использование метеорологических данных, которые принимаются с самолетов от экипажей.

Шестой номер «Движенца» оформлен живо, по-праздничному. Около газеты собирается немало народу. Все это похвально. Здесь следует упрекнуть соседей движенцев — службу связи, в которой не смогли выпустить праздничного номера стенной газеты.

Кстати говоря, в этом коллективе за восемь месяцев выпущено всего четыре номера газеты.

Л. ЕФИМОВ.

«ДВИЖЕНЕЦ» СООБЩАЕТ



Спасибо от изыскателей

Мы работаем совместно с летчиками 2-го Свердловского объединенного подразделения УрТУ ГВФ на изысканиях одной из важнейших строек семилетнего плана — железнодорожной линии Ивдель—Обь. Коллектив нашей экспедиции просит передать сердечную благодарность летчикам, оказывающим нам большую помощь в нашем трудном изыскательском деле.

Многолетний совместный труд с нами экипажей М. И. Назарова, К. П. Потапова, В. А. Банникова, Ю. Ф. Катаева, Г. И. Куткова, В. Г. Латохина, И. П. Вязигина, В. П. Пустобаева, командира подразделения Н. И. Волкова, зам. командира В. Н. Роцина, командира летного коллектива Ф. Ф. Космакова, зам. командира летного коллектива Е. А. Ремизова и инструктора УрТУ Г. Г. Никифорова вызывает у нас искреннюю благодарность и признательность им за глубокое понимание и чуткое отношение к нашим нуждам.

ЛИТВИН, начальник экспедиции;

ОФИНГЕНДИН, парторг;

БОБРОВ, профорг.

Сегодня воздушные, завтра — космические

ИСТОРИЯ развития транспорта заполнена непрерывной борьбой за увеличение скорости. Это не случайно. Именно скорость всегда служила мерилем прогресса средств сообщения. Особенно наглядно это видно в постоянном совершенствовании воздушного транспорта.

Когда мы представляем себе коммунистическое общество, то перед нашим мысленным взором проходят не только автоматические заводы на Земле и первые станции на Луне, но и быстрые воздушно-космические лайнеры, которые смогут доставить нас с одного материка на другой за несколько десятков минут.

Гражданская авиация становится массовым видом сообщения. Уже сейчас наши воздушные корабли успешно соревнуются с другими средствами транспорта по перевозке пассажиров, в особенности на большие расстояния. Об этом убедительно говорит цифра, приведенная в докладе Н. С. Хрущева на XXII съезде КПСС, — 100 000 пассажиров каждый день занимают кресла в комфортабельных салонах самолетов. Но, как и любая отрасль нашего народного хозяйства, гражданская авиация все время неуклонно движется вперед. Сейчас, в эти летние месяцы, самолеты и вертолеты Аэрофлота ежедневно поднимают в воздух более 150 тысяч пассажиров.

Геокосмический корабль

НАСТУПЛЕНИЕ на скорость, судя по высказываниям в мировой прессе, можно вести сегодня по двум направлениям: путем соз-

дания сверхзвуковых самолетов и путем создания ракетопланов.

Каким же представляется нам сейчас ракетоплан? Вероятно, это будет комбинация баллистической ракеты со сверхзвуковым воздушным кораблем. В общих чертах, полет геокосмического корабля представляется следующим образом. Для того, чтобы вывести его на траекторию, могут быть использованы различного рода стартовые системы, в том числе и многоступенчатые ракетные установки. Начало полета такого корабля может быть аналогично пуску баллистической ракеты. После старта ракетоплан круто устремится ввысь, чтобы возможно скорее пройти плотные слои атмосферы, затем перейдет на баллистическую траекторию. Пролетев по ней несколько тысяч километров, он снова войдет в плотные слои атмосферы и начнет снижаться. Теряя скорость и высоту, он достигнет района назначения, где и совершит посадку.

Ракетоплан, вероятно, будет совершать перелеты на высоте 150—200 километров со скоростью, позволяющей использовать как аэродинамическую подъемную силу, так и центробежную силу, возникающую в результате его криволинейного движения. Почему именно на такой высоте? Длительный полет в плотных слоях атмосферы на высоте до 100 километров со скоростью, близкой к космической, по сути дела невозможен. Дело в том, что из-за сопротивления воздуха ракетоплан сгорит, подобно тому

как сгорают метеоры, вторгающиеся в атмосферу Земли. На высоте более 300 километров, если не будет специального оборудования, атмосфера не защитит экипаж и пассажиров ракетоплана от мощных потоков космического излучения. А для того чтобы создать надежную искусственную защиту, потребуется значительное утяжеление веса ракетоплана.

Таким образом, по существующим ныне представлениям, области применения сверхзвуковых реактивных самолетов и ракетопланов разделены слоем воздуха значительной толщины от 30 до 150—200 километров.

Ракетоплан выгоднее самолета

ПРИ СРАВНЕНИИ транспортной эффективности самолетов и ракетопланов существенное значение имеет расход энергии, необходимой для перемещения груза на заданное расстояние. Энергию удобнее всего характеризовать работой, отнесенной к единице веса летательного аппарата.

Как известно, окружность земного шара равна 40 тысяч километров. Значит, наибольшее расстояние между двумя точками на поверхности Земли не может превышать 20 тысяч километров.

Допустим, что на самолете, летящем со скоростью 1000 километров в час, нужно перебросить груз именно на такое максимальное расстояние. Ес-

ЗАГЛЯДЫВАЯ В БУДУЩЕЕ...

ли считать, что работа, затраченная на перемещение единицы веса самолета, приближенно равна длине пути, тогда при непрерывной работе двигателей на каждый килограмм его веса надо будет затратить 20 миллионов килограммо-метров.

В геокосмическом полете энергия будет расходоваться только на подъем летательного аппарата на определенную высоту и сообщение ему необходимой скорости. После того, как двигатели будут выключены, корабль сможет продолжать полет за счет сообщенной ему кинетической энергии.

Для подъема одного килограмма веса ракетоплана, скажем, на высоту 200 километров, потребуется работа, равная 200 тысячам килограммо-метров, а энергия, необходимая для того, чтобы одному килограмму веса ракетоплана сообщить скорость около восьми тысяч метров в секунду, составит 3,2 миллиона килограммо-метров. Стало быть, общая затрата энергии не превысит 3,4 миллиона килограммо-метров.

Можно, таким образом, сделать вывод, что ракетоплан не только почти в шесть раз экономичнее сверхзвукового самолета, но и значительно быстрее его. Ведь скорость перемещения его примерно в 20—25 раз больше! А это очень важно в наше время, поскольку представляется возможность значительно сократить время перевозки грузов и пассажиров.

Поэтому можно согласиться с бытующим в науке мнением, что ракетопланы явятся не только самым быстрым, но и самым экономичным средством транспорта будущего. («Гражданская авиация»).

Хорошие вести

По заявкам авиарботников

На днях Свердловское областное радио передало концерт, составленный по заявкам авиарботников 2-го Свердловского объединенного подразделения. О славных делах уткусских авиаторов рассказал командир подразделения Н. И. Волков, своими впечатлениями о Всемирном конгрессе женщин поделилась старейшая уральская летчица А. Г. Широкова.

Затем в эфире зазвучала классическая музыка, песни советских авторов и другие произведения, переданные по заявкам летчиков и работников инженерно-авиационной службы.

Учеба налажена

В Ивдельском аэропорту в летнее время базируется несколько экипажей самолетов Ан-2 и вертолетов. Коллектив авиарботников, таким образом, здесь значительный. И несмотря на то, что летчикам и техникам приходится длительное время работать в отрыве от базы, они постоянно пополняют свои знания.

Систематически проводятся разборки полетов, розыгрыши их с участием и под руководством командиров летных коллективов и руководящих работников ИАС подразделения. Своевременно и организованно проводятся читки и изучение новых приказов.

С принятием нового дисциплинарного устава ГВФ было организовано его изучение в прикомандированных экипажах и службах аэропорта.

А. СОЛДОВ,
начальник аэропорта
Ивдель.

ХЛЕБНАЯ ВЫСОТА

Ю. Потапову, В. Морозову, Д. Мухачеву и другим летчикам авиации спецприменения 2-го Свердловского объединенного подразделения, обработавшим с воздуха тысячи гектаров посевных площадей сверх нынешнего годового плана.

Не на Северном полюсе Обживаемся мы,
А на сельской околице
Возле речки Пышмы
Или озера Щучьево...
Там, в прибое хлебов,

Тонут где-то за кручами
Вереницы столбов.
Непривычными кажутся
Среди шапок, платков
С кантом синим фуражки,
Блеск тугих козырьков.
Но под солнцем полуденным
Каждый чем-нибудь схож
С агрономшею худенькой,
С кем растили мы рожь.
Мы любимся ею
Всем составом звена,
Как ложатся на шею
Ожерелья зерна.
...Лето. Целое лето
Самолеты, пыля,
Облаками рассвета

Репортаж

Укрывали поля.
И от теплого шлейфа
Согревалась роса.
Прорезались,
Светлея,
Колоски, как глаза.
С виду будничен, скучен
День,
А как напряжен!
Хлеб наш самый насущный
Тот, что нами возвращен.
Не завидуя скорости
Горделивого ТУ,
В дозревающем колосе
Видим мы
Высоту!

С. ВЛАДИМИРОВ.

ЛОКАТОР включен!

ВСЕ СЛОВА, СЛОВА, СЛОВА...

17 августа «молния» службы синоптиков Кольцовского аэропорта сообщила следующее: «Тов. Матышин не раз обещал отремонтировать стартовые будки. Но слова так и остались словами. Теперь-то уж мы знаем, что все обещания тов. Матышина — сплошное очковтирательство.

Крыша в будке течет, как решето. Залитые водой, вышли из строя дорогостоящие приборы и телефон.

Не пора ли парткому призвать тов. Матышина к порядку?»

К сказанному следует добавить и то, что в прошлом году газета «Авиатор Урала» в № 73 от 26 сентября 1962 года под рубрикой «Локатор включен» уже писала на подобную тему. Там, правда, дело касалось дырявой крыши на КДП...

Но, как видно, тов. Матышина мало беспокоят тревожные сигналы, на которые он быстро откликается... ответами без дела.

Указанья дали
«свыше»,
Ну, а проку ты не жди...
«Будет сделано!»
Матышин». —
Вмиг бумагу он подпишет,
И — по всем ударят
крышам
Вмиг бумажные
дожди.

Форма эта не нова —
Все слова, слова, слова...

По Аэрофлоту

МАСТЕРСТВО ЛЕТЧИКА

Стрелка часов приблизилась к цифре 16. Самолет Ан-2 Гомельского аэропорта зашел на посадку. Командир самолета тов. Монастырский напряженно смотрел вперед, но сквозь стекло фонаря пилотской кабины не было видно даже посадочного «Т». Стекло скорее было похоже на матовое.

При снижении самолета были приняты все меры предосторожности. Самолет коснулся колесами посадочной полосы и приземлился на три точки. После заруливания на стоянку командир самолета тов. Монастырский вышел из самолета и убедился в том, что на стеклах фонаря пилотской кабины образовалась пленка из масла. В чем же причина? Прежде всего в том, что недавно на самолете был установлен другой мотор. В воздухе начало выбивать масло, но командир

самолета не растерялся, проявил спокойствие и выдержку при посадке.

А. САЕНКО.



СПОРТ

УСПЕХ

ВОЛЕЙБОЛИСТОВ

На днях закончился розыгрыш первенства города Челябинска по волейболу среди команд предприятий и учебных заведений. В розыгрыше приняли участие коллективы спортивного общества «Спартак», в том числе мужская и женская волейбольные команды Челябинского аэропорта.

Мужская команда авиаторов заняла третье призовое место, проиграв две встречи наиболее сильным коллективам медиков и связистов.

Не отстала и команда женщин. Наши спортсменки также завоевали третье место.

Отличными игроками зарекомендовали себя начальник смены В. Рыбин, пилот Петров, инженеры ЛЭРМ Андреев и Лазарев, техник автобазы Феськова и другие. Лазарев, например, вошел в сборную команду волейболистов областного совета общества «Спартак».

В. ЛОПАЕВ,
председатель совета ДСО.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС16577 Заказ № 5640

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