



ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

ПАРТИЙНЫМ ГРУППАМ — ВЫСОКУЮ ДЕЙСТВЕННОСТЬ

Роль партийных групп в решении всех задач, стоящих перед подразделениями Аэрофлота, переоценить трудно. Группарторг, коммунисты партийной группы лучше всех знают свои задачи, свои возможности и свои способности. Поэтому не случайно там, где постоянно работают партийные группы, и дела идут хорошо. Вот опыт работы некоторых партийных групп.

В Тюменском объединенном подразделении весной этого года был создан сводный авиационный коллектив для выполнения авиационных работ. В этом летном коллективе была организована партийная группа, группарторгом был избран тов. Саликов.

Парторг и вся партийная группа на протяжении всего периода работ проводили организационные и политико-массовые мероприятия. Среди них: собрание коммунистов, комсомольцев и общее собрание личного состава, на которых обсуждались вопросы выполнения плана, качества работ, обеспечение безопасности полетов.

Были разработаны, обсуждены и приняты социалистические обязательства на период работ. Избрали редколлегия по выпуску боевых листков и листков трудовой славы, которые после выхода направлялись на все точки, их читали все экипажи.

Комсомольцам, убывающим на авиационные работы, были вручены комсомольские путевки. Комсомольцы оправдали оказанное им доверие. В результате хорошо организованной работы партийной группы, командования, коллектив перевыполнил производственный план, обработав 70000 га посевных площадей без летных происшествий.

Хорошо работают многие партийные группы Свердловского объединенного подразделения. Для примера можно взять партгруппу смены службы движения, где руководителем полетов тов. Свинтецкий, партгруппарторгом тов. Ванякин.

С беседами по коренным вопросам современного международного коммунистического движения, по решениям КПСС, о ходе соревнования за коммунистический труд выступают тт. Свинтецкий, Брюханов, Ванякин и другие.

Партийная группа осуществляет постоянный контроль за ходом выполнения социалистических обязательств в смене, за состоянием дисциплины. В смене регулярно выпускаются боевые листки, проводится тщательный анализ рабочего дня.

Этой смене присвоено звание смены коммунистического труда в числе первых в Кольцовском аэропорту.

Однако успехи некоторых партгрупп не означают, что в их работе нет трудностей, нет недостатков. Они есть, но партийные группы, руководители смен и летных коллективов своевременно их замечают, быстро и конкретно принимают меры к устранению обнаруженных недостатков. Здесь работают по принципу: один за всех и все за одного.

Есть у нас и партийные группы, работающие слабо. Им следует присмотреться к передовым группам с таким расчетом, чтобы, используя их опыт, наладить работу у

себя, в своих подразделениях, в коллективах и службах. И. КРАСУЛИН, инструктор политотдела по оргпарработе УрТУ ГВФ.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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



СОЦОБЯЗАТЕЛЬСТВА КОМСОМОЛЬЦЕВ ЛЭРМ СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ В ЧЕСТЬ 45-ЛЕТИЯ ВЛКСМ

Обсудив и взвесив свои возможности, встав на трудовую вахту в честь 45-й годовщины Ленинского комсомола, комсомольцы ЛЭРМ взяли на себя следующие обязательства:

1. Производственный план 10 месяцев 1963 года выполнить к 27 октября.
2. Повысить производительность труда до 104 процентов.
3. Не иметь брака в работе и задержек вылетов самолетов по вине комсомольцев ЛЭРМ.
4. Не допускать нарушений трудовой дисциплины.
5. Борьбаться за образцовое содержание рабочего места и грамотно эксплуатировать наземное оборудование.
6. Завершить подготовку самолето-

моторного парка к осенне-зимней навигации с хорошим качеством к 45-й годовщине ВЛКСМ.

7. Улучшить политико-массовую работу среди комсомольцев и молодежи, наладить регулярный выпуск боевых листков.

8. Усилить шефство над учащейся рабочей молодежью.

9. Отработать комсомольцами ЛЭРМ на строительстве широкоэкранный кинотеатра не менее 300 часов.

10. Комсомольская организация ЛЭРМ вызывает на социалистическое соревнование в честь 45-летия ВЛКСМ все комсомольские организации Свердловского объединенного подразделения.

Дискома в редакцию

САМОЛЕТ УШЕЛ ПУСТЫМ

Хотелось бы обратить особое внимание на такой факт: 2 сентября я прилетел в аэропорт Кольцово из аэропорта Гудауты, имея билет до Перми. Диспетчер по бронированию заявила мне, что на рейс 925 3 сентября свободных мест нет. По моей просьбе она вписала меня в список очередности, но предупредила, что надежды на вылет рейсом 925 фактически нет. Такой же ответ получили и другие пассажиры. Естественно, что в таких условиях вечером 2 сентября мы выехали в Пермь поездом.

В Перми я заинтересовался загрузкой рейса 925 на 3 сентября. Оказалось, что самолет Ли-2 привез: пассажиров — 6 человек, почты 112 кг и груза 57 кг, то есть фактически летел почти пустым. Из разговоров с рядом работников Пермского подразделения мне известно, что такие случаи с рейсом 925 довольно часты.

Н. МАЛЯКИН, начальник службы радиолокации и радионавигации Пермского подразделения.

Установка для проверки автоматов

Весового расхода воздуха

Авиамеханик ЛЭРМ Кольцовского аэропорта Алексей Семенович Загорский предложил оригинальную установку для проверки автоматов весового расхода воздуха (АВР) самолета Ил-18.

Данная установка предназначена для проверки АВР-1 на работоспособность в вакууме после переборки (при 100-часовом регламенте).

Установка Загорского представляет собой стальной герметический цилиндр с толщиной стенок 1,5—2 мм, в цилиндре врезано окно из органического двенадцатимиллиметрового стекла для наблюдения за работой АВР-1. Для подставки используется листовая четырехмиллиметровый алюминий Д-16 ЛТВ. Для герметичности между цилиндром и подставкой имеется резиновая прокладка. Сверху цилиндра с помощью винта крепится струбцина. К цилиндру подведены две трубки: одна соединена с вакуум-насосом, другая идет к манометру.

Для замера давления в колпаке можно отдельно на подставке сделать ртутный манометр или использовать манометр в приборной лаборатории.

Для откачки воздуха можно пользоваться стационарными вакуумными насосами или ручными установками КПУ, поставив вместо ручки электромотор МЗК-2 без редуктора.

Данная установка может быть изготовлена своими силами и исключает отправку агрегатов АВР-1 на проверку в другие подразделения.

Т. МОНАХОВА, инженер техотдела ЛЭРМ Кольцовского аэропорта.



В ЧЕСТЬ ГОДОВЩИНЫ КОМСОМОЛА

29 октября 1963 года исполняется 45 лет со дня рождения Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. Сорок пять лет созданный в горячих сражениях на фронтах гражданской войны и в борьбе с разрухой Ленинский комсомол с честью несет свое звание младшего брата Коммунистической партии, проявляя чудеса героизма.

Боевые ордена на знамени комсомола красноречиво свидетельствуют о героическом пути советских комсомольцев.

В наше время с именем комсомола, как правило, мы связываем новые ударные стройки, освоение целинных земель, штурм космоса.

Комсомольцы Кольцовского аэропорта отдают все свои силы для того, чтобы как можно лучше работать каждому на своем участке. Как правило, наши комсомольцы показывают пример молодежи в борьбе за высокую безопасность полетов и культуру обслуживания пассажиров.

Встав на трудовую вахту в честь 45-й годовщины Ленинского комсомола, комсомольцы ищут новые резервы повышения производительности труда. В коллективах, на участках, в сменах и бригадах проводятся комсомольские собрания, на которых комсомольцы берут повышенные обязательства.

В. СЕРГЕЕВ, секретарь комитета ВЛКСМ аэропорта Кольцово.

Внимание — новинка!

Телефон... доверяет

Согласитесь, что досадно становится, когда, скажем, за пять минут до посадки на самолет вам понадобилось позвонить домой или на работу, а у вас под руками не оказалось двухкопеечной монеты, чтобы воспользоваться телефоном-автоматом.

Работники отдела перевозок Кольцовского аэропорта учли такие затруднения пассажиров. На видном месте в аэровокзале установлен обыкновенный телефон с пометкой «Доверие».

— Почему «Доверие»? — переспросила начальница аэровокзала Вера Павловна Крылова, когда мы обратились к ней с просьбой рассказать о нововведении. — Да потому, что деньги за пользование этим телефоном абонент вносит уже после разговора. Причем, оплата основана на полном доверии к пассажирам. В кассу около телефона человек может опустить монету. И, надо сказать, что такая форма оплаты телефонных разговоров себя вполне оправдывает.

Необычный гироскоп

Зоологов давно интересовало, зачем природа дала некоторым двукрылым насекомым жужжальца — два маленьких придатка на задней части тела, вибрирующие при полете. Назначение их было непонятно, пока не разобрались, что они помогают насекомым выдерживать правильное направление полета. И вот уже создана новая система гироскопа с вибрирующими тонкими пластинками по образцу жужжальца. По сравнению с прежними гироскопами новый прибор гораздо меньше подвержен влиянию больших ускорений, и теперь им снабжают самые сверхскоростные самолеты и ракеты.

КАКОЙ БУДЕТ АВИАЦИЯ ЗАВТРА?

КАКОЙ должна быть скорость полета пассажирских самолетов ближайшего будущего? Этот вопрос пока остается спорным. За рубежом создатели сверхзвуковых транспортных самолетов разделились на два непримиримых лагеря. Английские и французские инженеры отстаивают «холодный» самолет со скоростью в 2,2—2,5 раза больше звуковой. На этом «сверхзвуке» температура нагрева сравнительно невелика, здесь еще «держат» проверенные алюминиевые сплавы, а двигатели машин будут мало отличаться от тех, что стоят на современных сверхзвуковых истребителях.

Но преимущества самолета — в скорости, а потому инженеры США осваивают «горячий» самолет с утроенной скоростью звука. Но для такого самолета потребуются новые и дорогие термостойкие материалы, новые двигатели, новые топлива. А ведь проблема экономичности — одна из важнейших в задаче создания сверхзвукового пассажирского сообщения.

Не менее сложны и вопросы устойчивости. Спроектированный для сверхзвукового полета самолет обладает большой продольной устойчивостью в направлении нос-хвост. У современных транспортных самолетов эту устойчивость обеспечивает горизонтальное оперение. Но на сверхзвуковых скоростях от него можно отказаться — там продольная устойчивость и без того велика. При этом упрощается конструкция машины и управлять ею станет легче. Так редиалась схема сверхзвуковой «бесхвостки».

Но вот беда — отлично чувствующая себя на сверхзвуке

Ответ дает
генеральный
конструктор
В. М. Мясищев

«бесхвостка» начинает капризничать при переходе к дозвуковым и околозвуковым скоростям. Чтобы она не сваливалась на нос, пилотам придется отклонять вверх часть крыльев — поверхности управления. При этом уменьшится подъемная сила, столь необходимая при взлете и посадке. Самолету потребуются более длинные взлетно-посадочные полосы.

Казалось бы, ничего страшного. Но у длины взлетно-посадочных полос тоже есть разумный предел. И чтобы не выскочить за него, у «бесхвосток» приходится увеличивать площадь крыла. А это — вес машин, сопротивление и еще раз длинные взлетно-посадочные полосы.

Как быть? Вернуть оперение на хвост? Тоже невыгодно... И американские ученые отстаивают самолетную схему «утка», у которой горизонтальное оперение расположено перед крылом. Это оперение создает силу, направленную вверх, помогая тем самым крылу, площадь которого можно уменьшить.

Есть недостаток и у самолетов этой схемы — в сверхзвуковом полете они будут чрезмерно устойчивы и, следовательно, трудно управляемы. Не блестяще у них и с посадочными характеристиками — «утке» понадобится полоса минимум в три

километра длиной. Стремление уменьшить полосу привело к проектам самолета с раздвижным крылом.

Конечно, пройдет время — будут решены и эти проблемы. Уже в ближайшем десятилетии скорости пассажирских самолетов достигнут 2.000—3.000 километров в час.

(Из газеты «Известия»).



Комсомольская

Туча горит огонек!

ОДИН за другим на бетонную дорожку Свердловского аэропорта приземляются скоростные самолеты. Как только они подруливают к аэровокзалу, к ним навстречу устремляются специалисты ЛЭРМ, для того чтобы быстро осмотреть и подготовить к очередному вылету. И снова среди них мы узнаем техников и механиков бригады коммунистического труда, которую возглавляет комсомолец Виктор Фирсов.

Пройдет немного времени, и снова прозвучит уверенный рапорт: «Самолет к полету готов!» И снова, как прежде, летчики будут тепло благодарить неутомимых тружеников инженерно-технической службы за качественно подготовленную технику.

Отлично работает этот небольшой коллектив. Ребята подобрались дружные. Это и понятно — вся бригада состоит из комсомольцев. И трудятся авиаработники творчески, с комсомольским задором. Постоянно коллектив перевыполняет производственный план. Его норма выработки — 110—115 процентов. Немало в коллективе неутомимых рационализаторов...

Совсем недавно из-за негерметичности гидросистемы на амортистойках шасси основная нога шасси менялась полностью. Теперь же эту трудоемкую работу не приходится выполнять: разбирается лишь амортистойка и на ней производят замену резиновых уплотнительных колец. Это предложение внес главный инженер ЛЭРМ Ю. П. Солодков. А впервые реализовать его и применить на практике пришлось специалистам бригады Виктору Федорову и Василию Ануфриеву во главе с бригадиром Виктором Фирсовым.

— Молодцы ребята, отлично трудятся! — тепло отзывается о своих товарищах Фирсов. Работать тогда им пришлось ночью. Самолет должен был рано утром уйти в рейс. За 8 часов техники быстро ввели в строй узлы шасси. Самолет точно по расписанию вылетел в небо.

Сейчас уже эта технология не представляет особой трудности. Авиаспециалисты сами предложили и изготовили инструмент и вспомогательные устройства, облегчив свою работу. Совместно с бригадиром авиаинженером Виктором Федоровым подготовил ключи, а авиаинженер Василий Новоселов провел воздух под самолет для подкачки колес. Он же изготовил и противень для мойки узлов шасси. Всех их хороших дел не перечислить. Авиарботники стремятся постоянно трудиться

По следам
НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

ТРЕНИРОВКИ ПРОВОДЯТСЯ

В газете «Авиатор Урала» за 31 июля 1963 года была опубликована корреспонденция заместителя председателя группы содействия партгосконтролю 2 Свердловского объединенного подразделения Г. В. Дикарева под заголовком «Не тренировались ни разу».

Заместитель командира подразделения по летной службе тов. Ремизов сообщил в редакцию о принятых мерах. В результате, несмотря на то, что летный состав большее время находится на полевых работах, но 1—2 раза в квартал тренировку проходит.

подразделения и управления, горкомом ВЛКСМ. В канун 40-летия Аэрофлота за успешный труд и плодотворную общественную работу Виктор был награжден Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ и ГУ ГВФ. Неоднократно были удостоены благодарностей и авиаспециалисты бригады Поздеев, Федоров, Ануфриев и другие. Все это воодушевляло, заставляло трудиться еще лучше.

Когда вышли в свет исторические материалы июньского Пленума ЦК КПСС, агитаторы начальник смены В. Волкогон, начальник цеха М. Шевеленко, авиаинженер В. Долгушин и сам бригадир постоянно разъясняли личному составу важнейшие партийные документы. Часто во время обеденных перерывов авиаработники сходились в кружок и внимательно слушали агитатора. Так что каждый из них был в курсе всех событий — международных и внутренних.

Давняя дружба связывает бригаду Фирсова с другим коллективом коммунистического труда — швейной фабрикой № 11 Железнодорожного района г. Свердловска. Авиарботники и молодые швеи ведут довольно частую переписку. В своих письмах они рассказывают друг другу о своих производственных планах и делах. А совсем недавно, после просмотра кинофильма «Русское чудо», делились своими впечатлениями об этом историческом кинодокументе нашего времени.

СЕЙЧАС авиаработники бригады стремятся трудиться так, чтобы оправдать на деле высокие обязательства комсомольской организации ЛЭРМа, которая включилась в соревнование за звание лучшей среди комсомольских организаций Свердловского объединенного подразделения.

В этом коллективе, не затухая, горит огонек живых творческих дел. Так пусть же он согревает и служит добрым примером для всех авиаспециалистов, пусть он станет маяком для каждого комсомольца.

Л. ЕФИМОВ.



Многие работники бригады принимают активное участие в спортивной и массовой работе. Авиамеханик Виктор Москаленко, заядлый футболист, защищал честь Уральского управления в недавних поединках на кубок Аэрофлота. Авиатехник Павел Поздеев десятки часов отработал на благоустройстве стадиона, он тоже часто выступает на футбольных состязаниях. Да и сам бригадир Виктор Фирсов активный участник спортивно-массовых мероприятий. Кроме того, что он возглавляет бригаду, он еще является заместителем секретаря комитета ВЛКСМ Свердловского объединенного подразделения, ведет большую общественную работу. А в марте этого года к его обязанностям прибавилась новая: он избран депутатом Октябрьского районного Совета.

Трудовой энтузиазм бригадира и его питомцев неоднократно отмечался командованием

После того как выступил „Авиатор Урала“

И НАМ отвечают

Избран новый редактор...

Под рубрикой «Локатор выключен» в газете «Авиатор Урала» за 3 августа сообщалось, что стенная газета «Самолет», издающаяся во 2 Свердловском объединенном подразделении, перестала выходить в течение ряда месяцев. Секретарь партбюро тов. Абол сообщил в редакцию о том, что партбюро избрало редактором коммуниста В. А. Савичева и пересмотрело состав редколлегии.

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ. Тип. изд-ва «Уральский рабочий». ИС 16614. Заказ № 5818 Свердловск, проспект Ленина, 49.

По Аэрофлоту

ПОБЕДИЛО МУЖЕСТВО

Маленький вертолет Ми-1 после вынужденной посадки в Нарымской тайге уже не мог взлететь. Кругом на десятки километров — глушь, безлюдье. До стоянки геологов, которых обслуживали летчики, тоже далеко. Бригада ремонтников, которую возглавляет Василий Огнев, прилетела в тот же день. «Стрекоза» еще полетает, — сказал Огнев. Две недели он и его коллеги инженер Сергей Третьяков, авиаинженер Леонид Пестерев и Петр Чернов ремонтировали вертолет.

Ветер доносил до полянки, на которой стоял вертолет, запах горячей хвои, а немного спустя дым окутал полянку, и люди увидели быстро приближающуюся пламя. Они кинулись навстречу огню, пытались приглушить пламя, но слишком сухим было нынче сибирское лето. Огонь стремительно охватывал нижние ветви деревьев.

— Только бы не перешел наверх, — тяжело дыша, шептал Огнев. — Только бы не верховой пожар!

С молчаливым ожесточением горстка людей рубила деревья, швыряла на пылающие ветки землю. Вот вот Чернов крикнул: «огонь!» и бросился к машине.

Теперь ремонтники спасали и лес и машину. Огонь подкрался к вертолету. Вот уже от жары вздувается краска на фюзеляже.

«Бензобаки, бензобаки... — думает Огнев. — Они могут взорваться, и тогда всем гибель». Но, словно забыв об этом, он вплотную подбегает к машине и курткой старается сбить пламя. Его товарищи, прорвавшись через огонь к яме с водой, смачивают свою одежду и накрывают горловину бензобаков.

Потом подоспела помощь. Люди, увидев над лесом дым и пробежав несколько километров, смогли остановить пожар.

За мужество, проявленное при исполнении служебных обязанностей, Василию Огневу, Сергею Третьякову, Петру Чернову и Леониду Пестереву объявлена благодарность.

ЛЕТЧИК ВЫЛЕЧИЛ...

Летчик реактивного самолета, пролетая над тем районом западногерманского города Фридрихсхафен, где расположена больница, превысил скорость звука. Возникший при этом сильный звук взрыва так напугал одну из пациенток, страдавшую потерей слуха и речи, что та бросилась в здание и начала... рассказывать всем о необыкновенном громе среди ясного неба.

Оправившись от такого неожиданного результата полета реактивного самолета, главный врач больницы направил летчику благодарственное письмо, в котором сообщал адресату, что тот невольно стал исцелителем больной.