

Авиарботники!

Настойчиво овладевайте новой авиационной техникой!



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 9 (930). СУББОТА, 6 ФЕВРАЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

УСПЕХ ЗАВОЕВЫВАЕТСЯ УПОРНЫМ ТРУДОМ

Социалистическое соревнование в Аэрофлоте стало могучей действенной силой в борьбе авиарботников за досрочное выполнение государственных планов авиаперевозок, за повышение регулярности и безопасности полетов и улучшение культуры обслуживания пассажиров.

Ежегодно личный состав подразделений, аэропортов, эскадрилий и других коллективов принимают социалистические обязательства, в которых намечают свои планы по досрочному и высококачественному выполнению государственных заданий путем повышения производительности труда, осуществления технического прогресса, организации широких масс авиарботников на достижение новых трудовых успехов.

С большой активностью проходили недавно во всех коллективах Уральской авиагруппы собрания, посвященные принятию социалистических обязательств. В некоторых подразделениях с большой ответственностью подошли к разработке пунктов обязательства. Ведь социалистическое соревнование, в основе которого лежит борьба за выполнение принятых обязательств, есть дело творческое и поэтому обязательства должны увлекать авиарботников, мобилизовать их на досрочное выполнение заданий. Вот почему заслуживает всяческого одобрения начин коллектива Свердловского порта, решившего превратить свой аэропорт в образцовый на трассе Москва—Владивосток. Большие и интересные планы наметили работники авиаремонтных мастерских в своих обязательствах по техническому прогрессу производства, механизации и автоматизации многих операций.

Авиаторы Урала поставили задачу—мобилизовать все резервы и, развертывая борьбу среди экипажей за высокую производительность полетов, повышение налета часов на один списочный самолет, досрочно выполнить государственный план 1960 года по перевозке пассажиров и груза.

Однако борьба за достижение высоких экономических показателей не должна становиться самоцелью. Авиарботники должны приложить все свои силы и знания для обеспечения безопасности полетов.

Долг личного состава всех подразделений Уральской авиагруппы выполнить взятые обязательства, обеспечить высокую регулярность и безопасность полетов, достигнуть хороших экономических показателей.

Двойная и ненужная работа

Очень хочется поделиться тем, что волнует до глубины души не одних работников горгагентства, но и кассиров грузовой службы Свердловского аэропорта.

В той кассе, о которой я пишу, был специальный информатор, регистрировавший груз, сообщавший клиентуре данные о его прибытии и дававший заводам и организациям области и города справки о грузе.

Однако вот уже несколько месяцев, как эту обязанность передали в горгагентство, а информатора убрали. И что получается в результате?

Начинается утро. Справочному бюро агентства со склада передают прибытие груза. Работник справочного бюро принимает эти данные час или больше. А ведь пассажиры идут. Они приходят к нам, чтобы получить справку. И, безусловно, пассажиры возму-

Поворот читатели

щаются, что не могут получить быстрого ответа и вынуждены бегать от справочного окна к кассе и стоять там в очередь, чтобы кассир дал им справку.

Но вот данные о грузе приняты. Теперь их нужно передать адресатам. Начинаем звонить по организациям. Это продолжается до 12 или до 13 час. дня. Спрашивается, для чего наш телефон рекламируется везде и всюду, если по нему до половины дня невозможно дозвониться?

Где же культура обслуживания пассажиров, о которой говорится без конца? Да и для сотрудников грузовой

По Аэрофлоту

Мировые рекорды на самолете Ил-18

2 февраля 1960 года экипаж самолета Ил-18, возглавляемый дважды Героем Советского Союза В. К. Коккинаки, добился нового блестящего успеха. С 10 тоннами груза на борту на высоте 8 тысяч метров экипаж прошел по замкнутому маршруту в виде огромного треугольника, длина которого равна 5 000 километров: Москва — Севастополь — Свердловск — Москва.

Пробыв в воздухе более семи часов, машина точно прошла по заданному маршруту со средней скоростью 693,54 километра в час. Тем самым значительно перекрыты достижения, установленные в свое время на однотипной машине американскими летчиками Д. Бауэром и Р. Руэггом. Экипаж советского пассажирского самолета завоевал пять новых мировых рекордов скорости полета на дистанции 5 000 километров, без груза и с грузом в одну, две, пять и десять тонн.

В ответ на заботу

С чувством глубокой благодарности за заботу о здоровье трудящихся встретили работники медсанчасти Уктусского подразделения постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему улучшению медицинского обслуживания и охраны здоровья населения СССР».

Наш коллектив решил делом ответить на заботу партии и правительства—направить все свои силы и знания на улучшение медицинского обслуживания и охраны здоровья авиарботников. Для этого мы будем систематически повышать свою квалификацию, широко использовать новейшие достижения отечественной науки, повышать качество и культуру медицинского обслуживания, стремиться к полной ликвидации инфекционных заболеваний, улучшать санитарный надзор за производственными помещениями, предприятиями общественного питания и жилыми домами, чтобы улучшить санитарные условия труда и быта авиарботников.

Но для этого нам потребуется помощь от командования подразделения. Необходимо выделить средства на приобретение новой медицинской аппаратуры, расширить помещение медсанчасти с целью организации при ней клинической лаборатории и включить в штат должность лаборанта.

ЦК КПСС и Совет Министров признали необходимым создавать при медицинских учреждениях общественные советы, состоящие из медицинских работников, представителей партийных, комсомольских, профсоюзных, хозяйственных организаций и населения. Необходимо создать общественный совет и при медсанчасти Уктусского подразделения, чтобы и сами авиарботники включились в борьбу за улучшение медицинского обслуживания, за поднятие санитарного состояния производственных и жилых помещений, за снижение заболеваемости, за улучшение условий труда и быта.

Р. МУРАШЕВ, начальник медсанчасти Уктусского подразделения.



политотдела Уральской авиагруппы поздравляем тов. Уланову с успешным освоением современного советского турбовинтового самолета Ил-18 и желаем ей дальнейших успехов в работе.

Н. ЖЕЛЕЗНОВ, заместитель командира Уральской авиагруппы по летной службе.
В. БОЛЬШАКОВ, заместитель начальника политотдела.

ШТУРВАЛ В РУКАХ НАДЕЖНЫХ

В транспортное подразделение авиагруппы поступили на эксплуатацию турбовинтовые самолеты Ил-18. В числе первых освоила полеты на этих замечательных машинах Любовь Михайловна Уланова — заместитель командира подразделения по летной службе.

Большой путь пилота и командира Гражданского воздушного флота прошла Любовь Михайловна. Ее постоянное стремление к новому, к совершенствованию своих знаний и техники пилотирования дает ей силы и право быть передовым летчиком в Аэрофлоте, осваивать самые совершенные самолеты и выполнять на них полеты днем и ночью в сложных метеоусловиях.

На днях Любовь Михайловна Уланова совершила первый самостоятельный полет на самолете Ил-18 по маршруту Свердловск — Адлер — Свердловск. Полет выполнен мастерски. Пассажиры выразили экипажу многочисленные благодарности.

От имени командования и

Счастливых рейсов!

Начало второго года семилетки ознаменовалось для заместителя командира авиатранспортного подразделения Любови Михайловны Улановой замечательными успехами в ее необычном для женщины труде.

Недавно состоялся первый самостоятельный полет Л. М. Улановой в качестве командира корабля на турбовинтовом самолете Ил-18. Он вызвал удивление и восхищение пассажиров, которые дружной овацией встретили появление в пассажирской кабине Любови Михайловны. И в продолжение всего полета по маршруту Свердловск — Адлер — Свердловск ни на минуту не прекращались разговоры об этой отважной женщине, умело ведущей воздушный гигант по заданному курсу.

Шестьдесят четыре пассажира, в числе которых были рабочие и инженеры Челябинского тракторного завода, Ново-тагильского металлургического комбината и других предприятий уральских областей, пожелали Любови Михайловне Улановой еще больше успехов в ее дерзновенном и почетном труде, быть примером мужества и стойкости, сочетающихся с душевной теплотой и необычайной проникновенностью советской женщины.

Счастливых рейсов!
М. БАКАЛОВА, бортпроводница.

ВОТ ОНИ, НАШИ ПЛАНЫ!

Включившись в соревнование за досрочное выполнение плана второго года семилетки, коллектив Магнитогорского аэропорта обязался досрочно, к 20 декабря, выполнить годовой производственный план по всем основным показателям, по доходам перевозке пассажиров — на 2 процента, отправке грузов — на 2 процента и обеспечить безопасность полетов в аэропорту.

Магнитогорцы решили повысить регулярность движения самолетов против результатов прошлого года на 5 процентов, а также улучшить культуру обслуживания пассажиров и прилетающих экипажей.

Коллектив проведет большие работы по благоустройству здания аэровокзала и территории аэро-

порта, привлекая к этому делу весь личный состав.

Путем улучшения техники будет повышено в классе не менее пяти человек обслуживающего персонала и три человека летно-подъемного состава. Широко развернув соревнование за звание коллективов коммунистического труда, добиться, чтобы двум лучшим бригадам или службам было присвоено это высокое звание.

Принимая обязательства, личный состав Магнитогорского аэропорта вызвал коллектив Уктусского аэропорта на социалистическое соревнование за досрочное выполнение государственного плана, обеспечение безопасности полетов и повышение культуры обслуживания пассажиров в 1960 году.

Связь-глаза и уши авиации

Неблагополучное положение сложилось со связью в Челябинском подразделении. Конечно, и там есть много отличных, умелых связистов, которые своей работой обеспечивают безопасность полетов. Их заслугой является, в частности, и установление действующей связи со Свердловском.

Однако в целом в службе связи подразделения неблагополучно. И редакция газеты «Авиатор Урала» решила вынести вопросы работы этой службы на суд широкой общественности авиагруппы, чтобы помочь устранить недостатки, улучшить деятельность службы.

исключительно четко, у работников связи с и аппаратура в процессе каждого месяца старается больше и больше никаких регулировок.

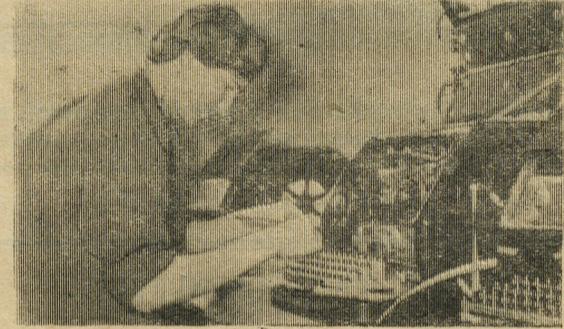
Увеличение интенсивности полетов самолетов, производимое в соответствии с семилетним планом, теперь не создает особых трудностей в обеспечении связи между аэропортами. Необходимо лишь быстрее и смелее переводить каналы «ручной» радиосвязи на действующую аппаратуру. Несомненно, с этой работой личный состав справится.

А. АНУФРИЕВ,
начальник службы связи авиагруппы.

СКОРОСТЬ ВОЗРОСЛА

Обычно при ведении сообщений увеличилась скорость радиосвязи. Радиоператор в 10 раз; улучшено качество связи. Телеграфным ключом особенно четко проли принимает на слух извещения по радиодиагностике Свердловск—Челябинск. Связь каждого пункта обеспечивается двумя одновременно действующими телеграфными аппаратами: один из них автоматически печатает принимаемый текст, второй передает. На радиодиагностике используется самая совершенная радиоаппаратура. Несколько метров радиосвязи ведет телеграмм и связь радиосвязи.

Для увеличения скорости половина радиодиагностического аэропорта переведена на действующую связь по проводам и радио. Скорость передачи и приема телеграмм и связь радиосвязи.



Телетайпистка Челябинского подразделения В. П. Хазановская ведет радиосвязь по аппаратуре действующей связи.

Тов. Сальмин НЕ ДЕЛАЕТ ВЫВОДОВ

Как известно, служба радионавигации за последние годы развития воздушного движения стала играть одну из ведущих и основных ролей в вопросах обеспечения безопасности полетов. И действительно, в тех авиаподразделениях, где руководители этой службы глубоко понимают свои цели и задачи и где они наладили крепкий контакт с летным составом, там и с вопросами безопасности обстоят дела более устойчиво.

Этого нельзя сказать про данную службу нашего Челябинского подразделения, где начальником службы радионавигации и радиолокации является В. А. Сальмин. Несмотря на то, что тов. Сальмин заслушивало партбюро и не один раз, выводов он не делает, делового контакта с летным составом не имеет, на замечания пилотов всегда ищет отговорки, а положение остается по-прежнему тревожным, с которым далее мириться просто опасно. И недаром летный состав нашего подразделения придерживается еще порой старого «правила» авиаторов: «Курс магнитный, курс компасный — по железке безопасной...» Так верно, ибо надеяться на привода аэродромов местных воздушных линий не приходится.

Погода Южного Урала очень капризная и изменчивая. Даже при полетах в условиях антициклона иногда встречаешь в пути серию сильных снеговых зарядов с ограниченной видимостью. Поэтому-то пилоты особенно и заинтересованы в четкой, устойчивой работе радиосредств аэродромов МВЛ.

При подготовке к осенне-зимней навигации 1959—1960 г. тов. Сальмин обратил особое внимание на базовые аэропорты, а аэродромы МВЛ у него вообще на десятом плане. Поэтому зима и говорит свое веское слово: привода действуют неустойчиво, а отказы их в работе тов. Сальмин не фиксирует и не разбирает.

Вот, например, аэропорт МВЛ Октябрьское. Там принят на работу новый радиоператор — девушка, которая допущена к эксплуатации плохо обученной. Так, 1 декабря она не смогла включить не только привод, но даже командную радиостанцию. А самолет в это время находился в сложных метеословиях полета. На этом аэродроме существует практика: выпустить самолет, закончить с ним связь и больше не

прослушивать эфир (а если произойдет возврат в Октябрьское или туда как на запасной аэродром направят самолеты с других направлений?).

Или вот еще посадочная площадка Уйское. Приводы здесь установлена была такая частота, которая вообще не обеспечивала работу его. Так, 4 декабря при полете борта 13720, находясь в сложных условиях (вся западная часть области была резко закрыта сильным сплошным снегопадом), я заказал привод, который не смог оказать никакой помощи. Радиооператор, принимая самолет, передавал условия посадки абсолютно неподготовленные и даже посадочный курс перепутал на 180°.

Мне хочется остановиться и на таком вопросе: сейчас, когда стали самолеты радиофицированы, самолетовождение производится в непосредственном сочетании радионавигации с визуальной ориентировкой. Представьте себе полет самолета, который попал в усложненные условия. Обязанности экипажа Ан-2 практически, как мне кажется, должны распределяться так: если управляет самолетом командир (а в таких усложненных условиях больше обращается внимание на пилотируемое по приборам), то второй пилот, помимо всех остальных обязанностей, ведет визуальную ориентировку и работает с АРК-5. И вот, чтобы настроить радиоконпас на такие «липовые» привода, как у нас на аэродромах МВЛ, нужно 10—15, а то и более минут. За это время визуальная ориентировка вполне может быть потеряна и экипажу грозят неприятности.

Вот об этом и надо помнить тов. Сальмину, заботиться больше о безопасности полетов самолетов Як-12 и Ан-2 по аэродромам и посадочным площадкам МВЛ, да чаще на них бывать самому или радиотехнику, которые пока там лишь «почетные» гости. На большинстве аэродромов и площадок МВЛ частоты привода подобраны такие, которые уже есть на соседних аэродромах, причем большей мощности. Поэтому, как правило, при плохой погоде включены и последние привода, которые забывают наши средства, а наши привода, как менее мощные, поймать невозможно.

На разборах с летным составом тов. Сальмин не присутствует. Отсюда нет и делового контакта, который бы дал возможность быстро устранять появляющиеся в службе связи неполадки.

Б. КАЗАНЦЕВ, пилот.

АВТОМАТИЗИРУЕМ ОБЪЕКТЫ

В ноябре 1959 года в нашем подразделении была задействована курсо-глиссадная группа. Одновременно с этим связисты обеспечили автоматизацию курсового и глиссадного радиомаяков.

Перед техническим составом стояла задача осуществить надежную систему дистанционного управления объектов с командной вышки, сигнализацию о включении и выключении радиомаяков, а также сигнализацию о пожаре и охране.

Особенно много нам пришлось повозиться с разработкой сигнализации. В случае увеличения температуры выше допустимой (порядка 110°) замыкаются контакты термоизвещателей. Одновременно с этим снимается напряжение с передатчиков и на КДП подается сигнал о возможности

Повторять всем известные положения о роли и значении связи для работы Гражданского воздушного флота нет необходимости. Следует подчеркнуть здесь лишь то обстоятельство, что в последнее время — с развитием широкой сети местных воздушных линий — намного возросла роль радиосредств в деле обеспечения полетов легкомоторной авиации.

В этих условиях руководителям службы радиолокации и радионавигации подразделений спецприменения необходимо выработать у себя умение правильно распределять время и внимание между работой по обеспечению связи полетов по центральному расписанию и полетов по местным воздушным линиям. Только при этом условии может быть обеспечен успех дела.

К сожалению, такого умения не смогли пока выработать руководители службы связи Челябинского подразделения. В первую очередь это относится к начальнику службы В. А. Сальмину.

Свое внимание он сосредоточил на вопросах обеспечения связи полетов по центральному расписанию. Это, конечно, правильно. Однако в работе тов. Сальмина чувствуется чрезмерная одно-сторонность: он недопустимо мало занимается вопросами связи на местных воздушных линиях.

Еще раз

О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Я не корреспондент. Но меня очень волнует этот вопрос, и я решил написать в редакцию. Так как этот вопрос уже освещался на страницах нашей газеты, то я и называю свою корреспонденцию «Еще раз о безопасности полетов».

Метель. Вдали чуть светит временами огонек. Это Челябинский пеленгатор. В каменном маленьком домике дежурит радиопеленгаторщик. Он должен обеспечить безопасность полета экипажа. Этот маленький затерявшийся в поле домик с его небольшим обслуживающим персоналом играет большую роль в обеспечении безопасности полетов Челябинским аэропортом.

Может ли этот пеленгатор в данный момент обеспечить безопасность полета и вывода самолета на аэродром? Нет, не может. Почему? Потому, что командование подразделения, в частности, сам командир Н. К. Андриевский не обращают внимания на этот

возникновения пожара при дальнейшей работе радиомаяка.

Ввиду удаленности объектов была необходима их надежная охрана. При проникновении постороннего лица на объект срабатывает система охранной сигнализации и на КДП подается соответствующий сигнал. Эксплуатация показала, что схема, разработанная нами, полностью себя оправдала. Таким образом, мы решили вопрос об одновременном обслуживании далеко удаленных друг от друга объектов одним радиотехником.

Вся эта работа была проделана молодыми специалистами — выпускниками Рижского авиационного училища спецслужб ГВФ И. Н. Красновым, А. Н. Демко, В. И. Перовым и В. И. Степановым.

В. ТАРАСОВ,
инженер курсо-глиссадной группы.

Шире борьбу за технический прогресс!

объект, не знают, как он работает и работает ли вообще. Тов. Андриевский за все время своей работы (т. е. почти за полтора года!) еще не был на пеленгаторе.

28 ноября 1959 года пеленгатор был выключен для установления на нем гониометрического устройства. Установить его установили, но работает оно плохо. Большая расплывчатость сигнала, трудно найти минимум. Пеленги самолетам нередко даешь или приблизительно или вообще пеленг не получается. Пеленгатор не может обеспечить безопасности полета. Так работать дальше нельзя. Здесь нужно сделать упрек и в адрес руководителей службы связи Уральской авиагруппы. Выключение пеленгатора не было взято ими под контроль. В результате, в то время как на установку и регулировку гониометра нужно два-три дня, пеленгатор у нас не работал шесть дней.

Нужно сейчас немедленно принять все меры для регулировки гониометрического устройства. Пеленгаторщики, заступая на дежурство, хотя бы спокойными в том отношении, что всегда обеспечат безопасность полета и вывод самолета на свой аэродром.

Сейчас, когда мы своими силами подвели к радиопеленгатору линию электропередачи, когда хорошо и безотказно можем работать микрофоном, ни один Ан-2 не вызовет нас. Разве это контроль за полетом? Где обеспечение безопасности? Чем может гарантировать диспетчер АДС, РДС, что экипаж самолета не попадет в снегопад, или плохие метеословия — ведь не секрет, что метеослужба еще ошибается? Или нарушится связь с экипажем? Не имея опыта работы с пеленгатором, экипажу трудно будет установить связь с ним. Экипаж самолета может потерять ориентировку, заблудиться и потерпеть аварию. Из-за чего? Из-за халатности, безответственности командования, руководителей полетов, диспетчеров к такому серьезному вопросу, как обеспечение безопасности полетов.

К. ЧУЧЕВ,
радиопеленгаторщик.

РУКОВОДИТЬ УМЕЛО, ИНИЦИАТИВНО, ТВОРЧЕСКИ!

О неблагоприятном положении здесь свидетельствуют многочисленные факты. Некоторые из них приведены в корреспонденции пилота Б. Казанцева, которая публикуется сегодня в нашей газете. Кроме того, о невнимании руководителей службы связи Челябинского аэропорта к вопросам обеспечения связи полетов легкомоторной авиации убедительно говорит и следующий пример.

Канал связи МВЛ в радиобюро оторван от диспетчера службы движения. Руководящие работники во главе с тов. Сальминым объясняют это тем, что нет высокочастотного кабеля для переноса радиоаппаратуры ближе к диспетчеру. Однако, как выяснилось в действительности, подобное утверждение было лишь отговоркой. Челябинские связисты знали, что на складе авиагруппы находится более 2000 метров нужного им кабеля. Тем не менее они не побеспокоились о составлении соответствующей заявки.

Забывая о нуждах местных воздушных линий, тов. Сальмин до-

пускает серьезные ошибки и в руководстве работой связью в самом Челябинском аэропорту. Он плохо контролирует деятельность подчиненных ему радиотехников. Не проявил он нужной инициативы и в вопросе выделения специального канала для связи с Казанским аэропортом. Недостаточно четко идет техническая учеба.

Все эти недостатки свидетельствуют о том, что руководство службой связи в Челябинском аэропорту осуществляется неудовлетворительно. Тов. Сальмин должен в корне изменить свое отношение к вопросам руководства подчиненным ему составом. Помочь в этом ему должны работники службы связи Уральской авиагруппы. Если же тов. Сальмин не захочет менять своего стиля работы, то ему придется подумать о том, чтобы уступить свое место тому, кто способен обеспечить умелое, инициативное и творческое руководство службой связи — важнейшим звеном в обеспечении безопасности полетов.

В. АЛЕКСЕЕВ.

НС10637

Заказ № 2779

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт; тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

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