

Авиарботники Урала!

Успешно завершим подготовку к весенне-летней навигации!



№ 23 (1329).
СУББОТА,
21 МАРТА
1964 г.
Год издания
XXII

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



Общезвестно, что роль работников службы движения в обеспечении безопасности полетов исключительно велика. Большинство движенцев Уральского управления сознают это и стараются как можно лучше овладеть искусством руководства полетами. Поэтому не может быть никакого оправдания тем диспетчерам службы движения, которые еще допускают в работе халатность или беспечность. Независимо от того, находится ли диспетчер в КДП крупного аэропорта, обеспечивая руководство взлетами и посадками турбореактивных кораблей, или выполняет роль стрелочника на воздушном перекрестке где-либо на ташном аэродроме, он должен действовать четко, уверенно и грамотно.

Что можно сказать в оправдание диспетчеру СКП Тюменского аэропорта тов. Фоминых, разрешившему посадку самолета АН-2 на полосу, в то

Виноват ли стрелочник?

время, когда на ней находился самолет ЛИ-2? Сказать можно лишь одно: грубейшее нарушение правил безопасности полетов не закончилось летным происшествием по чистой случайности.

Довольно часто на всякого рода разборах, совещаниях можно услышать, как руководящие товарищи из аэропортов, особенно Тюменской авиагруппы, жалуются на нехватку людей в службах движения, на «узость» штатных рамок и т. д.

Между тем, в аэропорту Березово на днях довелось встретиться с таким фактом. Служба движения укомплектована полностью. Имеется и старший диспетчер — тов. Чайников, который обязан контролировать работу других диспетчеров. Есть в службе и диспетчер СКП, есть и стартер, единственная обязанность которого состоит в при- смотре за знаком «Т».

Однако в момент посадки самолета ЛИ-2 знак «Т» не был выложен, а в момент захода на полосу через нее шел трактор. Таким образом, налицо оказались сразу два грубейших нарушения. И вряд ли объяснение тов. Шведчикова, диспетчера СКП, заявившего о том, что «Т» было занесено снегом в момент посадки самолета ЛИ-2, прибавит чести службе движения Березовского аэропорта.

Есть и еще один немаловажный недостаток в работе некоторых диспетчеров службы движения. Из года в год растет оснащенность аэропортов средствами радионавигации. Однако некоторые диспетчеры службы движения недооценивают значение технических средств. Так, диспетчер Порсеев в Салехардском аэропорту считает, что если видимость хорошая, то радиостанциями ближнего и даль-

него приводов можно пренебречь. Сплошь и рядом с радиообеспечением полетов в Салехардском аэропорту дела обстоят из рук вон плохо.

— Был случай, — рассказывает диспетчер службы движения Салехардского подразделения тов. Черкашина, — когда работники службы связи изменили частоту радиостанции дальнего привода и не поставили об этом в известность ни АДС, ни летный состав. Начальнику связи подразделения тов. Лукину следует сделать для себя из этого серьезные выводы. Начальнику службы движения Уральского управления ГВФ тов. Кудряшову в отношении лиц диспетчерского состава, допускающих нарушения в руководстве полетами, следует также принять необходимые предупредительные меры.

В. СИБИРЕВ.



ХОРОШИИ ПОЧИН

Хорошую инициативу проявили женщины Челябинского авиагарнизона. В городке авиарботников на днях открылась детская комната. Теперь мамы и папы могут по вечерам лишний раз побывать в театре или кино.

Пока родители отсутствуют, юные хозяева детской комнаты не скучают. В их распоряжении игрушки, книги. Сейчас здесь работает только один кружок — фото, но в перспективе их будет еще несколько.

Полезное дело организовали члены женсовета и надо полагать, что их добрый почин найдет поддержку в других подразделениях.

И. НЕБИЛИЦИН,
председатель местного комитета Челябинского подразделения.

Весенний подарок

Недавно свердловчане получили весенний подарок от строителей — отличное многоэтажное здание, в котором разместились бытовые комбинат «Рубин». От этого выиграли и авиапассажиры.

Закусочная, находившаяся по соседству с горгагентством Аэрофлота, переведена в здание «Рубина», а освободившаяся площадь передана авиаторам.

Как сообщил нам начальник горгагентства тов. Денисов, в апреле на переданной площади будут размещены камеры хранения, дополнительные билетные кассы и служебные помещения.

Созданы первичные организации воир в Салехардском, Ханты-Мансийском аэропортах. Количество членов воир в настоящее время возросло на 250 человек. В прошлом году в Свердловске был проведен трехдневный семинар председателей первичных организаций воир. В ряде организаций созданы уголки и выставки рационализаторов, проводились экскурсии и консультации.

Однако, следует отметить, что работа воир оценивается не количеством проведенных мероприятий, а состоянием, результатами рационализаторской работы. А они пока желают быть более весомыми, более наглядными.

Необходимо перестроить работу бризов в соответствии с указаниями по планированию рационализаторской работы. Надо также планировать организационно-массовые мероприятия, разработать темники планируемых рацпредложений, объявить условия соревнования за звание «Лучший рационализатор ГВФ».

Эти задачи нам по плечу. Мы, работники Аэрофлота, обязаны внести свой вклад в создание материально-технической базы коммунизма.

Г. БУРДИН,
ст. инженер ИАС
УрТУ ГВФ, председатель терсовета ВОИР.

Резервы производства для служб семилетке

ВПЕРЕДСМОТРАЮЩИЕ

СЕГОДНЯ главная экономическая задача нашей страны — создание материально-технической базы коммунизма. Поэтому вопросам рационализации и изобретательства сейчас, как никогда раньше, придается особое значение. Наши умельцы-рационализаторы могут внести большой вклад в это важное государственное дело, могут способствовать поднятию производительности труда на производстве.

Каково же состояние рационализаторской работы в наших подразделениях? В прошлом году по управлению поступило 288 рацпредложений, из которых 247 внедрено в производство. В результате сумма условной экономии составила 21328 рублей. Особое внимание рационализаторы уделяют разработке и внедрению предложений, повышающих производительность труда и улучшающих условия работы. Обратимся к фактам.

Слесари ЛЭРМ первого Свердловского подразделения тт. Кузьмичев и Акулов доработали водило для буксировки самолетов ТУ-104. Слесарь тов. Давыденко из Челябинских ЛЭРМ внес и внедрил пять рацпредложений. Работник ГСМ Пермского подразделения тов. Добряков является автором предложения «централизованная заправка и выкачка топлива на бензосклад». Внедрение этого предложения дало годовую экономию 1350 рублей. Рационализаторы ремпредприя-

тия, руководимого тов. Романчуком, тт. Ушаков и Визер внесли немало предложений, повышающих производительность труда.

ПРОИЗВОДСТВА

Однако, несмотря на все хорошее, что сделано нашими умельцами, имеются и недостатки. Количественные показатели по рационализаторской работе в 1963 году по сравнению с 1962 годом увеличились незначительно, но зато число рационализаторов снизилось со 193 до 162 человек. Особенно этот спад заметен в Первом и Втором свердловских и Пермском подразделениях.

О состоянии рационализаторской работы в Тюменской авиагруппе можно судить по следующим данным. В 1963 году от рационализаторов поступило 39 предложений, из которых 28 внедрено. Для такого крупного подразделения указанное количество рационализаторских предложений явно недостаточно.

Кроме того, имеются и такие недоработки: мало предложений, по которым подсчитывается годовая экономия. Их подано всего 25. Имеются нарушения и в определении вознаграждений авторам, когда они осуществляются по равному минимуму. Так

произошло в Салехардском подразделении с 8 предложениями.

Следует отметить, что внедрение рацпредложений в ряде наших подразделений

ведется еще медленно. Так, предложение группы работников ЛЭРМ первого Свердловского подразделения по перекачке азота из транспортных баллонов рассматривается и внедряется с июля прошлого года. Дважды работы по внедрению этого предложения включались в план и дважды не выполнялись.

Слишком мало помощи оказывается на местах нашим рационализаторам. Мало того, вместо помощи они иногда встречаются и препятствия в работе. Рационализаторы службы связи Тюменского аэропорта тт. Бабин, Герасимов, Пьянков и другие внесли 7 предложений еще в апреле 1962 года. Предложения в течение года пролежали на рассмотрении техсовета Тюменской авиагруппы. В это дело пришлось вмешаться партийной организации. Наконец, был издан приказ о выплате авторам вознаграждений. Но на пути встал главный бухгалтер авиагруппы тов. Зуев. Вознаграждения были выплачены только после вмешательства журнала «Гражданская авиация» и газеты «Авиатор Урала».

Как известно, руководство рационализаторской рабо-

той осуществляют бризы. Однако большинство из них не выполняют своих обязанностей. Работа бризов не планируется, не рассматриваются вопросы улучшения руководства рационализаторами. Следует отметить, что не всегда удачно подбирается состав бризов. Так, во втором Свердловском подразделении в составе бриза нет экономиста и финансового работника.

Мало внимания обращается на техническую документацию. Как правило, она оформляется небрежно и неполностью, что создает ненужную дополнительную переписку и задерживает ход продвижения предложений.

В прошлом году у нас в управлении перестроено руководство рационализаторской работой. Бриз управления реорганизован в производственно-технический совет, функции которого значительно расширены. Кроме рационализаторской работы, совет занимается вопросами внедрения новой техники. Составлен план работы совета в 1964 году.

В 1963 году советом рассмотрены все поступившие предложения. Вторично рассмотрено предложение тов. Ушакова из Перми «Приспособления для спуска и подъема веревочной лестницы на вертолете «МИ-1» и предложение тов. Давыденко из Челябинска по техническому усовершенствованию моечного агрегата.

В заключение хочется сказать несколько слов о первичных организациях воир. В прошлом году их количество увеличилось.

НАРУШИТЕЛИ ДИСЦИПЛИНЫ НАКАЗАНЫ

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

29 января с. г. в газете «Авиатор Урала» был опубликован фельетон под заголовком «Экипаж слетался в ресторане» о недостойном поведении командира самолета АН-2 А. Гребнева и второго пилота З. Хасанова, направленных на работу на Север.

Командир Курганского подразделения тов. Чернявский сообщил редакции:

«Случай нарушения предполетного отдыха, допущенный командиром самолета АН-2 А. Гребневым и вторым пилотом З. Хасановым, разобран на собрании летного состава. Экипаж приказом по подразделению расформирован и от работы в отрыве от базы отстранен. За грубое нарушение дисциплины и проявленную неискренность командиру самолета Гребневу и второму пилоту Хасанову объявлен строгий выговор».

Из редакции «Новой газеты»

Доброе начало

Большие, ответственные задачи стоят в этом году перед коллективом ремонтного предприятия, где начальником Н. Н. Китин. Несмотря на некоторые трудности, связанные с материально-техническим обеспечением, работники предприятия успешно выполняют задания первого квартала нынешнего года.

Недавно на ремпредприятии прошла технико-экономическая конференция. Осуществление ряда мероприятий, рекомендованных конференцией, дало возможность достичь высокой экономии запчастей, материалов. За два месяца нынешнего года себестоимость ремонта снижена на 4 процента. Цехи и участки работают сегодня более ритмично и слаженно.

В этом, конечно, заслуга всего коллектива. Хороший трудовой пример в работе показывают передовики, новаторы производства тт. Снегирев, Бесов, Сериков, Мурзин, Шувалов, Курбатов, Богданов, Коптелов, Обвинцева и многие другие. Есть все основа-

ния утверждать, что дружный коллектив ремонтного предприятия выполнит взятые обязательства и успешно завершит план первого квартала шестого года семилетки.

Н. СЕРГЕЕВ.

В мире КНИГ

Сборник статей по экономике

Редиздат Аэрофлота выпустил сборник статей под названием: «Некоторые вопросы экономики воздушного транспорта». В нем помещены статьи: Б. А. Парсегова—«О новых методах планирования деятельности эксплуатационных подразделений ГВФ», Я. И. Пруткина—«Всемерно повышать производительность труда», Г. А. Пискова—«Организация и развитие пассажирских перевозок на воздушном транспорте», Н. Г. Горелова—«Эффективность и перспективы развития воздушного транспорта СССР», А. П. Пяткова—«Наша система планирования в действии».

Помещенные в сборнике статьи написаны квалифицированными специалистами ГУ ГВФ, они полезны для командно-руководящего состава подразделений, руководителей кружков по изучению экономики ГВФ и пропагандистов. Сборник можно получить в плановых отделах подразделений.

НА КОНКУРС

Память сердца

Мы всей семьей отдыхали в деревушке, которая приютилась на берегу большого озера. Вокруг него буйно разрослись кустарники, в которые от самых корней вплеталась густая и сочная трава. И только то место, где стояли лодки и куда деревенские женщины приходили полоскать белье, было свободным от них. На середине озера был небольшой островок, заросший травой. Мы любили доплывать до него наперегонки. Нам, детям, он казался каким-то таинственным и загадочным.

Однажды, когда мы, как обычно, играли на берегу, на озере, неподалеку от нас, опустилась стая каких-то красивых птиц: как потом стало известно, это были дикие лебеди. Молодые весело гоготали, били крыльями по воде, поднимая вокруг себя веер блестящих на солнце брызг. Старшие степенно и величаво плавали рядом, снисходительно поглядывая на это беззаботное веселье: молодость всегда остается молодостью, когда-то и мы были такими...

Мое внимание привлекла одна пара; она чем-то выделялась среди остальных. Плыли они почти все время вместе, и если один уплывал вперед, другой тотчас же догонял, как бы выговаривая ему за поспешность, или же плыли, повернув головы друг к другу, беседуя о чем-то, известном только им двоим.

Через некоторое время вся стая вышла на берег и собралась вместе. И вот, когда птицы уже поднялись в воздух, раздался выстрел. Стая испуганно загготала, рванулась вперед и стала быстро удаляться в сторону леса. На берегу осталась неподвижно лежать одна из тех двух, которые плавали все время вместе. Стая была уже далеко, когда от нее отделился

ОТ «КОНЬКА-ГОРБУНКА» ДО «КА-26»

ЧАС поздний. Мы сидим с Николаем Ильичем Камовым у него дома, смотрим старые альбомы. Они уносят нас от современных воздушных машин в мир авиации, немисливо устаревший за минувшие десятилетия. Вот помеченный 1924 годом снимок бипланчика с хилыми крыльшками, до которого сегодня и дотронуться было бы страшно.

Из таких вот «коньков-горбунок», как назывались эти небольшие самолеты, — вспоминает Николай Ильич, — был создан первый в стране ОЗРА — «отряд защиты растений». С него, собственно, и началась наша сельскохозяйственная авиация. Вылетали мы тогда на Северный Кавказ бороться с саранчой...

Еще снимки. Они сделаны в предгорьях Тянь-Шаня за несколько дней до начала минувшей войны. Поясняет их корреспонденция в «Правде», рассказывающая об авиационно-химической экспедиции, в которой впервые был применен для борьбы с вредителями плодовых деревьев винтокрылый аппарат (автожир «А-7 «бис» конструкции Н. И. Камова). За десять дней тогда были обработаны ядохимикатами десятки гектаров садов.

— Всего десятки гектаров! — восклицает Николай Ильич. — И это считалось огромным достижением.

А сегодня вертолет «КА-15»

только за один час обрабатывает больше!

— Конструкторское бюро, которое я возглавляю, — пионер соосной схемы. Насколько мне известно, ни одной зарубежной фирме не удалось, несмотря на многочисленные попытки, довести подобные вертолеты до практического применения. Два года назад на авиационной выставке в Париже я видел американский вертолет примерно такой же, как наш «КА-10». Правда, появился он на 15 лет позже...

— И что интересно, — продолжает конструктор, — именно соосная схема обеспечивает высокий агротехнический эффект. Воздушные потоки, создаваемые винтами, позволяют равномерно распылять химикаты и, что очень важно, обработать более интенсивно нижнюю сторону листа.

— Николай Ильич, расскажите, пожалуйста, над какими новыми вертолетами работает сейчас ваш коллектив?

— Что ж, охотно. Не только расскажу, но и покажу. — Николай Ильич протягивает мне фотографию, на которой изображена модель нового советского вертолета «КА-26». — Его проектирование заканчивается. Думаю, получится неплохая машина. Вот, смотрите, между кабиной пилота и средней частью фюзеляжа, где находятся двигатели, имеется место для подвески сельскохозяйственного оборудования (бункера с химикатами и распыляющего устройства) или прицепной кабины на шесть человек.

Беседа с авиаконструктором Н. И. КАМОВЫМ

— Несущие трехлопастные винты небольшого диаметра, — продолжает конструктор, — приводятся во вращение двумя уже хорошо зарекомендовавшими себя двигателями мощностью 325 лошадиных сил каждый. Дальность полета машины в транспортном варианте — 400 километров, а максимальная скорость — до 190 километров в час.

— Итак, чем же отличается «КА-26» от своего предшественника? — задаю я последний вопрос.

— Во-первых, мощностью. У него два двигателя, а не один, как у «КА-15». Во-вторых, он будет брать на борт не 250, а 700 килограммов химикатов. Рассчитываем, что при себестоимости обработки одного гектара, значительно меньшей, чем у «КА-15», сезонная производительность новой машины при опыливаниях и опрыскивании виноградников будет вдвое выше.

Несколько слов о новинках. На этом вертолете впервые в СССР применены цельные стеклотканевые лопасти несущих винтов. Они значительно удлинит срок службы несущей системы, повысят ее надежность. Предусмотрен наддув кабины. Его задача — создавать в кабине давление, чуть превышающее забортное, чтобы защитить экипаж от воздействия ядохимикатов.

— Мы надеемся, — говорит в заключение Николай Ильич Камов, — закончить строительство нового вертолета в нынешнем году.

Ю. БЕРЕЖНОЙ.

(«Советская Россия»).



—2—

лебедь и стал приближаться к берегу. Я почему-то не сомневалась, что это был второй...

Покружив над тем местом, где лежала убитая птица, лебедь опустился рядом. Подойдя к убитой, он стал теребить ее клювом, как бы говоря: «Ну, что же ты лежишь? Вставай! Летим со мной!» Он что-то кричал, беспокойно хлопая крыльями, снова теребил ее клювом — но все было напрасно: тот, кто осмелился поднять руку на птицу, стрелял метко.

Поднявшись в воздух, лебедь долго кружил над этим местом, потом, прокричав что-то на прощание, улетел догонять своих собратьев. Как знать! Быть может, тот крик был обещанием снова когда-нибудь вернуться в эти края?

На следующий год мы опять побывали в той деревушке. Кругом такие знакомые места! Вот и озеро. Я неотступно думала о тех лебедях... Вернется ли она сюда, та стая? И вдруг... Вдали показалась вереница птиц. Стая! К нам приближались лебеди. Мне до боли хотелось, чтобы это была та стая. Птицы опустились на озеро. Все так же веселились молодые, старшие охраняли их. И только один лебедь плавал одиноко. Видимо, так никто и не смог заменить ему утраченного друга. Он вышел на берег, подошел к тому месту, где год назад навсегда потерял друга, и долго стоял, наклонив голову. О чем он думал? Быть может, в его сознании снова и снова воскресал образ, памятный и дорогой ему одному?

Я подошла к нему довольно близко, нас разделяли невысокие кусты, но лебедь и не думал улететь: видимо, его горе было сильнее страха перед человеком. И знаете, была в его глазах какая-то безысходная тоска, почти человеческое страдание, что я невольно подумала: люди, а все ли мы можем сказать о себе, что вот так же, как этот лебедь, храним память сердца...

Н. РОМАНОВСКАЯ,
сотрудник отдела кадров УрТУ ГВФ.

«ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ»

Фотоэтиюд Р. Николаева.



Польские маяки

27 апреля 1963 года — знаменательный день в жизни наземных служб Польских авиационных линий ЛОТ. В этот день восьмью бригадам было присвоено высокое звание коллективов социалистического труда. Передовые коллективы, удостоившиеся первыми этой высокой чести, возглавляют новаторы производства Канабус, Коского, Ковачки, Мастыка, Марциняк, Паства, Трояновский и Вильчинский.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 16140. Заказ № 2305.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 45.