



Авиатор Урала
 № 47 (1353). СУББОТА, 20 ИЮНЯ 1964 г. Год издания XXII

Регулярность — превыше всего

САМОЛЕТ ОПАЗДЫВАЕТ НА СУТКИ

В этот день под сводами Свердловского аэровокзала во семь раз прозвучала магическая фраза: «Рейс 487 задерживается». Услышав ее, некоторые пассажиры сдавали билеты и спешили на железнодорожный вокзал. Но были и такие, кто решил ждать до победного конца. Тем более, что никто толком в аэропорту не знал: на сколько самолет задерживается.

Много обидных слов пришлось выслушать дежурному помощнику начальника аэропорта А. И. Калинин. С железным терпением он объяснял, успокаивал, надеясь на лучшее, но самолета все не было.

Что же произошло с самолетом? Почему он застрял на полпути в Свердловске? Дело в том, что во время кратковременной стоянки в Кургане на самолете ИЛ-14 Казахского управления было обнаружено разрушение тяги толкателя цилиндра.

В этот же день в Свердловске получили запрос: шлите запчасти. Просьба Курганской службы ИАС была незамедлительно выполнена.

«Ну, теперь самолет скоро будет в Свердловске», — радовались работники отдела перевозок и пассажиры. Однако их радужным надеждам не суждено было сбыться.

Причина? Удивительная беспечность работников инженерно-авиационной службы Курганского аэропорта. Производя дефектацию цилиндрической группы, они умудрились не заметить разрушение кожуха тяги толкателя. В результате только на следующий день по дополнительной заявке в Курган были доставлены необходимые детали.

Итогом всей этой «бурной деятельности» с перепиской явилась задержка рейса на сутки. Мы не знаем, как этот факт восприняли в Кургане, однако кольцовские пассажиры остались, мягко говоря, очень недовольны. Что стоят разговоры о культуре обслуживания пассажиров, если из-за нерасторопности авиаработников самолет задерживается с прилетом на целые сутки.

Вопреки логике

Когда 15 июня самолет ИЛ-18 Узбекского территориального управления приземлился в Челябинском аэропорту, выяснилось, что дальше продолжать рейс он не может. Необходимо было заменить воздушный винт. Но где его взять? В Свердловске, где на складе ОМТС винты имеются в достаточном количестве, или за тридевять земель в Ташкенте?

Вопреки географии начальник ЛЭРМ Челябинского объединенного подразделения И. П. Пушненко решил, что до Ташкента ближе. Для этого он просто-напросто «забыл» запросить ОМТС Уральского управления, как это требует приказ начальника ГУ ГВФ, предоставив поле деятельности гостям. «Пусть о машине заботится Узбекское управление, откуда прилетел самолет», — рассудил он весьма оригинально.

В результате товарищам из Узбекского управления пришлось специально садить в Челябинске ТУ-104, который доставил необходимый винт. Правда, до этого самолет ИЛ-18 вынужден был простоять в Челябинске лишние двое суток, но это, как, очевидно, считает тов. Пушненко, сущая мелочь.

Р. НИКОЛАЕВ.

Над совхозными полями

На полях совхозов и колхозов Урала широким фронтом идет борьба за будущий урожай. Большую помощь труженикам села оказывают крылатые земледельцы, авиаторы Уральского территориального управления ГВФ. В этом году авиаработникам авиации спецприменения предстоит обработать сотни тысяч гектаров. Это потребует четкой и слаженной работы каждого авиационного специалиста.

На сегодняшний день в ак-

тиве крылатых химиков Урала 214 тысяч га. Хороших результатов в работе добились пермяки. Из планируемых 120 тысяч га на 10 июня они обработали 65 тысяч га.

На счету пилотов Уктусского подразделения 55 тысяч га. Это 40 процентов от планируемого им объема работ. Хуже обстоят дела в коллективах Тюменской авиационной группы и Курганского подразделения.

Сейчас крылатые хлеборобы Урала повсеместно приступили к работам по борьбе с сорняками. От качества их работы в большой степени за-



висит судьба урожая. Дело чести авиаработников управления произвести все работы в сельском хозяйстве в строго установленные агротехнические сроки, без предпосылок к летным происшествиям.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер по спецприменениям
УрТУ ГВФ.

СТРАНИЦА

Во славу Родины

ГЕРОИЧЕСКОЙ ЛЕТОПИСИ

Дни 14—19 июня 1963 года вошли блестящей страницей в славную летопись героического освоения космоса советскими людьми. На замечательных кораблях-спутниках «Восток-5» и «Восток-6» летчики-космонавты В. Ф. Быковский и В. В. Терешкова совершили многодневный совместный космический полет и благополучно приземлились на территории нашей Родины. Впервые за всю историю человечества летчиком-космонавтом стала женщина — героическая дочь Страны Советов.

Беспримерен по своему значению подвиг Валерия Быковского и Валентины Терешковой. 129 новых орбит проложили они в космосе, перекрыв расстояние от Земли до Луны в 13 раз, ими установлено 8 мировых рекордов для космических полетов. В длительном совместном полете космонавтами выполнена обширная программа научных исследований, внесен новый выдающийся вклад в сокровищницу мировой науки и культуры. Во время полета космонавты осуществляли управление кораблями, контролировали работу бортовых систем, вели наблюдения земной поверхности, облучного покрова Земли, наблюдение

Солнца, Луны и звезд. В продолжении всего полета аппаратура на кораблях «Восток-5» и «Восток-6» действовала четко и безотказно, между кораблями поддерживалась надежная двухсторонняя радиосвязь.

В результате полета получены новые ценные данные о влиянии различных факторов продолжительного космического полета на организм мужчины и женщины, проведены расширенные медико-биологические исследования, накоплен большой фактический материал, необходимый для дальнейшей отработки и совершенствования систем пилотируемых космических кораблей.

В подвиге В. Ф. Быковского и В. В. Терешковой слились воедино мужество и отвага, точный научный расчет и самоотверженный труд всех, кто участвовал в подготовке и осуществлении полетов.

Прочно удерживаемый Советским Союзом приоритет в области освоения космического пространства — результат преимуществ социалистической системы, величия идей созидательного труда на благо всеобщего мира и прогресса.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ данные по случаям нарушения регулярности полетов свидетельствуют о том, что многие задержки рейсов происходят по техническим причинам.

Как известно, на каждый случай задержки рейсов по техническим причинам составляется специальный акт, где должны указываться подробные данные о характере технических неисправностей.

На столе главного инженера Кольцовских ЛЭРМ Ю. П. Солодкова целая папка таких актов. Некоторые из них еще не подшиты: совсем свежий материал. С разрешения главного инженера мы просмотрели многие из этих документов.

Обращает на себя внимание акт, составленный по случаю задержки вылета самолета ИЛ-18 № 75769 рейсом 469. Из акта можно узнать, что самолет вылетел в рейс с опозданием на 28 минут. Причина? Перед посадкой пассажиров была обнаружена течь горючего через сальниковые уплотнения. Из акта не известно — какого числа и месяца имел место указанный случай, кто повинен в этой задержке. Во всяком случае — последняя графа бланка в акте осталась незаполненной. Что может

АКТ О ЗАДЕРЖКЕ И РЕГУЛЯРНОСТЬ

дать самое тщательное изучение такого акта в смысле предупреждения аналогичных случаев в будущем?

В ряде актов не указывается — что же конкретно было предпринято для устранения обнаруженных дефектов? Вот пример. Актом, составленным тт. Свиридовым, Рычковым, Зиберовым засвидетельствован факт задержки в течение часа самолета ЛИ-2 № 54918, следовавшего рейсом 917. В нем указан дефект, вследствие которого появилась течь бензина из комбинированных клапанов двигателей. Однако ни словом составители документа не обмолвились о том, что было предпринято работниками ИАС для устранения технической неисправности. Не лишне было бы указать в акте и тех лиц, которые своевременно не обнаружили дефект.

Ради справедливости, необходимо отметить, что не все задержки по техническим причинам обусловлены недостаточным уровнем техоб-

служивания ЛЭРМ. В ряде случаев неправильные действия членов экипажей в конечном счете приводят к тому, что задержка очередного вылета самолета объясняется «техническими причинами». Так в одном из актов зафиксирован случай задержки вылета самолета ИЛ-14 № 91585. Эта задержка явилась результатом того, что бортрадист самолета по собственной неосторожности вывел из строя противопожарное оборудование.

Кое-кто из присутствующих при нашем разговоре высказался так: «Что говорить об этом? Ведь самолет не нашего управления».

На наш взгляд, вопрос о том, кому принадлежит самолет, задержавшийся с вылетом в аэропорту Кольцово, не меняет сути дела, коль речь идет о регулярности полетов на наших уральских трассах, в наших уральских аэропортах. Совершенно очевидно, что пассажиру безразлично

чьим самолетом лететь, лишь бы вовремя!

И еще хотелось бы высказать одно замечание. Конечно отрадно, когда главный инженер ЛЭРМ Ю. П. Солодков или начальник ЛЭРМ Я. М. Ярошевич, внимательно ознакомившись с актом, на уголке пишут: «Вины личного состава нет». Однако иногда такая формулировка способна подействовать на работников, как успокоительное средство. Взять к примеру задержку самолета ЛИ-2 № 16169. Самолет в ожидании вылета простоял в аэропорту лишних два часа. Судя по акту, причиной задержки явилась неисправность маслонасоса правого двигателя. Далее в акте говорится: «Ночная смена не успела заменить насос». Еще ниже — резолюция Я. М. Ярошевича: «Вины личного состава нет».

Не беремся настаивать, что «Вины личного состава нет». В этом случае была и все же случай этот до конца не исследован. По утверждению

главного инженера ЛЭРМ Ю. П. Солодкова замена маслонасоса требует 4—5 часов работы. Дефект был обнаружен накануне вылета, следовательно, реальная возможность предотвратить задержку рейса имелась.

ИЗ СКАЗАННОГО выше, разумеется, не следует, что коллектив ЛЭРМ работает с прокладцей. Будни авиаспециалистов Кольцовских ЛЭРМ заполнены напряженным трудом. Мы взяли узкий участок деятельности работников ЛЭРМ — активирование задержек по техническим причинам, с единственной целью — лишний раз обратить внимание на важность этой работы. Тем более что в последнее время в этом направлении в Кольцовских ЛЭРМ кое-что сделано. В частности, следуя рекомендациям комиссии партгосконтроля, руководители ЛЭРМ разработали новую форму бланков актов. В результате в актах будет больше уделяться внимания предупреждению повторяемости дефектов, более грамотному описанию неисправностей и т. д. Это и понятно: от своевременных выводов по актам о задержках самолетов вылетов, в конечном счете, зависит уровень регулярности.

В. СИБИРЕВ.

Из редакционной почты

ЖДУТ УКАЗАНИЙ

В соответствии с приказами по Аэрофлоту бортпроводники, отвечающие за коммерческую загрузку в промежуточных аэропортах, обязаны составлять разгрузочные ведомости. Практически разгрузочных ведомостей, как правило, не бывает.

На требования работников отдела перевозок Кольцовского аэропорта бортпроводники отвечают, что им никто таких указаний не давал. Особенно часто такие ответы можно слышать от новосибирских бортпроводников и работников соревнующегося с нами Северного управления.

Поскольку наша газета «Авиатор Урала» высылается во все управления ГВФ, мы надеемся, что сигнал с ее страниц будет услышан теми, кого это касается, и разгрузочные ведомости все же появятся.

М. ДЕГТЯРЕВА,
общественный контролер.

ВАЖНЫЕ «МЕЛОЧИ»

За последнее время в подразделениях Уральского управления сделано немало для улучшения условий труда авиаработников. Расширяются производственные площади, сооружаются тепляки, в которых обслуживаются самолеты и вертолеты, строятся новые мастерские, механизированные склады ГСМ.

К сожалению, мы не можем этого сказать о санитарно-бытовых помещениях, в частности о раздевалках и сушилках для спецодежды.

Почти все авиаработники получают зимнее и летнее спецобмундирование. Но где его хранить? Как ни странно, но этот вопрос не могут разрешить в большинстве подразделений управления. Многие работают с этилированным бензином, однако и им приходится хранить свою спецодежду в квартирах или общежитиях. Отсутствие раздевалок и сушилок приводит к тому, что спецодежда преждевременно изнашивается.

Побывайте в Тюменском объединенном подразделении и вы убедитесь, что раздевалок там нет. Это тем более возмутительно, что согласно коллективному договору 1964 года этому подразделению на улучшение условий труда запланировано четыре тысячи восемьсот рублей. Сумма солидная, но как ни странно, ни одной копейки из нее еще не израсходовано.

В связи с этим командованию подразделе-

ний необходимо при строительстве новых объектов сразу же предусматривать размещение бытовых помещений. Желательно, чтобы раздевалки были сосредоточены в одном месте для всех работников подразделения. Это даст возможность иметь специального человека на гардеробе, а отсюда и отпадет необходимость строить дополнительные шкафчики с громадными замками.

Л. ЗИМИН,
инженер по охране труда УрТУ ГВФ.

Главное богатство — люди

Наш корреспондент на днях побывал в автохозяйстве Кольцовского аэропорта и встретился с начальником автобазы тов. Пакулиным. На вопрос о том, как кольцовские автомобилисты выполняют свои социалистические обязательства, Е. П. Пакулин рассказал:

— Коллектив автобазы отдает много труда и энергии, чтобы как можно лучше справиться с порученным делом. В частности, четвертый год нашему коллективу Октябрьским райисполкомом присуждается второе место и Почетная грамота по итогам ве-

сенних смотров технического состояния хозяйства.

Однако, много еще нареканий на работу нашего транспорта по обслуживанию самолетов. Происходит это в результате недостаточной исправности автомашин. А низкая исправность в основном зависит от недостатка запасных частей. Особенно это отрицательно сказывается на парке спецмашин.

Снабжением запчастями спецмашин занимается ОМТС. Причем, на складах в ряде случаев запчасти имеются, а получить их мы не имеем возможности только из-за того, что в ОМТС нет специалиста по этим деталям и узлам. Весной нынешнего года начальник ОМТС управления тов. Курд в который раз обещал нам подобрать такого

КАК ВЫ ВЫПОЛНЯЕТЕ свои обязательства

специалиста в своем отделе, но до сих пор он не выполняет слова.

— Тем не менее, — сказал далее тов. Пакулин, — наш коллектив считает, что работать можно значительно лучше. В автобазе трудятся замечательные люди. Руководством подразделения уделяется достаточно внимания улучшению жилищных и бытовых условий для автомобилистов. Только на расширение жилплощади в ближайшее время у нас представлено около сорока работников. Таким образом есть все условия для высокопроизводительной работы.

ВОЗДУШНЫЕ РАЗВЕДЧИКИ

Если посмотреть на колхозные и совхозные поля с высоты 100—150 метров, то ясно видна нежная зелень озимых. И можно определить, насколько интенсивна зелень, не изрезаны ли посевы и т. д. Все эти сведения очень нужны для колхозных и совхозных хозяйств.

Вопросами определения состояния озимых и занимаются

агрометеорологи Уральской гидрометеослужбы. В эти дни организуются экспедиции на самолетах и вертолетах, наземные — на автобусах. В работу включились и метеорологические станции Урала.

Одновременно агрометеорологи ведут наблюдение и за весенними запасами почвенных вод.



НОВЫЕ ТРАССЫ

С 15 июня на многих воздушных трассах Аэрофлот вводит дополнительные рейсы реактивных и турбовинтовых самолетов. 170-местные пассажирские лайнеры Ту-114 будут совершать теперь по три рейса в день на трассе Хабаровск—Москва. За сутки они смогут перевозить более тысячи человек.

Открывается несколько новых воздушных линий. Одна из них свяжет Архангельск и Симферополь, а другая с Сочи. Путешествие от берегов Белого до Черного моря займет всего 4 часа.

Воздушный путь из Петропавловска-Камчатского до Симферополя можно назвать самой протяженной курортной трассой. Ту-104, поднявшись в воздух днем с дальневосточного аэродрома,

уже утром следующего дня доставит пассажиров к Черному морю.

Увеличивается количество самолетов, которые курсируют на линиях, соединяющих черноморские курорты с Москвой, Киевом, Куйбышевым, Львовом, Вильнюсом и другими промышленными центрами страны. Из Москвы в Сочи, например, ИЛ-18 будет совершать ежедневно по 18 рейсов.



ходит по местам, связанным с именем Павла Петровича Бажова.

Лето только началось, впереди у авиаторов интересный и увлекательный отдых.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 15670. Заказ № 3610.

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

Меры приняты

живания, которые исправить можно только при помощи руководства Уральского управления ГВФ. К ним можно отнести строительство цеха бытового питания. Ввод его в строй исключил бы множество неполадок. В имеющемся помещении цеха ставить вопрос о сервировке невозможно. Санитарной инспекцией категорически запрещено производить сервировку в условиях, не отвечающих санитарным нормам.

По вопросу приема излишков бортипитания сообщают следующее: «остатки» питания могут быть в случае, если с борта работниками аэропорта, откуда вылетает самолет, не снято излишне выданное питание или бортпроводники недостаточно внимательно обслуживали пассажиров в пути. Мы внимательно следим за тем, чтобы из аэропортов не вывозили излишних рационов питания. Имеется указание о снятии питания за счет невывозившихся на посадку пассажиров.

Диспетчерам дано указание активировать все случаи сдачи неиспользованного питания и в случае нарушения привлекать виновных к ответственности за растративание государственных средств. Надо иметь в виду, что работники ресторана принимают сдаваемые излишки как отходы, за исключением продуктов в заводской упаковке (сахар, конфеты и др.). Поэтому подобная сдача отрицательно сказывается на финансовой деятельности аэропорта.

По поводу неудовлетворительной встречи самолетов сменой, где начальником тов. Матюсович, состоялся разбор. Личный состав еще раз предупрежден о необходимости улучшить обслуживание пассажиров.

Время летних отпусков

На Урал пришло долгожданное лето. Как будут отдыхать авиаработники Урала в этом году? С этим вопросом мы обратились в терком профсоюза авиаработников.

Как и в прошлые годы, сказали нам, многие работники управления побывают в здравницах страны: на курортах, в домах отдыха, туристических базах. Большинство из них получают путевки за счет средств соцстраха.

Недавно группа авиаработников УрТУ ГВФ отдыхала по туристическим путевкам в Болгарии. Таких поездок в будущем будет организовано еще несколько.

В подразделениях управления немало любителей туриз-

ма. К их услугам в теркоме имеются путевки по живописным местам Кавказа, реч Чусовой, Намы.

Весело и интересно проводят каникулы дети авиаторов. Только в лагере авиаработников «Красная Горка» сегодня отдыхает 175 ребят. А в целом по управлению в пионерских лагерях проведут свой отдых более 1000 детей наших работников. Для учащихся старших классов в теркоме имеются туристические путевки, маршрут которых про-



В ГАЗЕТЕ «Авиатор Урала» за 23 мая была опубликована корреспонденция «Виновник — равнодушие», а в следующем номере информация «Дежурной не оказалось». В указанных материалах критиковались недостатки по обслуживанию пассажиров в аэропорту Кольцово.

И. о. командира Свердловского объединенного подразделения тов. Теплицкий сообщил:

По материалам «Виновник — равнодушие» и «Дежурной не оказалось» с личным составом отдела перевозок проведены разговоры по сменам. Многие факты нарушений, зависящие от личного состава, подтвердились.

Однако есть случаи нарушений в технологии обслу-

«Свалив вину на экскурсантов...»

Так называлась заметка, опубликованная под рубрикой «Комсомольский прожектор» 30 мая 1964 года.

Как сообщил редакции главный инженер ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения тов. Солодков, факты, указанные в газете, подтвердились.

С целью устранения недостатков в обслуживании пассажирских кабин и бытового оборудования приняты следующие меры. Отныне уборщицы самолетов будут сдавать кабины после приборки инженеру смены. Проведена пробная чистка электрощафков пастой «НЭД». Кроме того, инженерам смены указано на необходимость более тщательного контроля за состоянием бытового оборудования самолетов.