

НА ЛЕНИНСКОЙ ТРУДОВОЙ ВАХТЕ

Берите пример
с А. П. Долгалева

Борясь за звание смены коммунистического труда и взяв повышенное обязательство к 90-летию со дня рождения В. И. Ленина, коллектив нашей смены прилагает немало энергии, чтобы с честью сдержать данное слово.

Хороший пример оперативной, четкой работы показывает диспетчер командной вышки Андрей Пантелеевич Долгалева. Он хорошо готовит свое рабочее место, четко взаимодействует с диспетчерами АДС, РДС, СКП и командного пункта. При решении вопросов приема и выпуска самолетов заранее продумывает, каким путем будет происходить их выход из зоны АДС или каким маневром удобно и безопасно про-

известить снижение, заход и посадку самолетов.

В работе тов. Долгалева всегда спокоен, вежлив. Отпуская экипажи самолетов со связи, он всегда желает им счастливого пути. В ответ получает взаимные благодарности за четкую, оперативную работу.

Для того чтобы выполнить взятое на себя обязательство, коллектив смены должен последовать примеру А. П. Долгалева и достичь еще лучших показателей в работе, направленной на обеспечение безопасности воздушного движения.

М. МАКСИМОВ,
руководитель полетов
Свердловского аэропорта.

В авангарде борьбы

Широко развернулось социалистическое соревнование в честь 90-летия со дня рождения основоположника Коммунистической партии и Советского государства Владимира Ильича Ленина в нашем подразделении.

В авангарде борьбы за высокие показатели в работе идут комсомольцы, молодежь.

Первыми включились в соревнование за достижение высоких производственных показателей комсомольцы пилоты А. Вшивцев, Г. Силантьев, Л. Печеркин, К. Ухов, авиатехник В. Кушнеров и другие. Уже сейчас они отличаются высокой производительностью труда, исполнительностью, высоким качеством работы. Так, комсомольцы пилоты А. Вшивцев и Г. Силантьев производственный план февраля по всем показателям выполнили досрочно, обеспечив полную безопасность полетов.

Умело, со знанием дела обслуживает самолеты авиатехник комсомолец В. Кушнеров. Оценка его труду всегда бывает одна — «отлично». Недавно под руководством Кушнерова был успешно проведен рейд по экономии электроэнергии.

Комсомольцы и молодежь подразделения приложат все силы, чтобы с честью выполнить взятые на себя повышенные обязательства. Они достойно встретят ленинские дни.

Г. ЗОЛОТАРЕВ,
секретарь комсомольской организации
Уктусского подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 17 (938) | СУББОТА, 5 МАРТА 1960 г. | Год издания 18-й

ХОРОШАЯ ШКОЛА

Сборы, организованные при учебно-тренировочном подразделении, являются хорошей школой для летно-технического состава. Именно здесь, на этих сборах, летчики и авиационные специалисты получают возможность не только восстановить, но и значительно пополнить свои теоретические знания, приобрести более твердые практические навыки по обслуживанию авиационной техники, повысить летное мастерство.

В нынешнем году наше учебно-тренировочное подразделение приобрело вид настоящего учебного заведения. Для занятий созданы все необходимые условия: по каждому предмету имеются хорошо оборудованные классы, слушатели обеспечиваются достаточным количеством учебно-наглядных пособий и т. п.

Хорошо подобран преподавательский состав. В своем большинстве — это опытные, отлично знающие свое дело специалисты. На высоком методическом уровне проводят, например, занятия тт. Тарасов Ю. С., Андреев С. П. и другие. Они умеют доступно, в доходливой форме излагать самые трудные и сложные вопросы по изучаемой теме, что позволяет слушателям твердо и быстро усваивать материал. Заботу о повышении теоретических знаний и практических навыков летно-технического состава проявляет и заместитель командира УТО В. А. Иванов.

Как недостаток нам хотелось бы отметить следующее. Крайне бедна библиотека УТО. По некоторым предметам здесь вообще нет никакой литературы. Отрицательно сказывается на учебе слушателей и то обстоятельство, что общежитие находится очень далеко от учебных классов. Ежедневно приходится тратить на проезд более двух часов. А ведь это время можно было бы использовать для самоподготовки. Недостатки можно и нужно устранить.

К. ЛУЖЕЦКИЙ,
Г. ТАРЕЛКИН,
Н. АНДРИЕВСКИЙ,
командиры подразделений
Уральской авиагруппы.

Когда за дело

ОБИДНО и НЕ БОЛЕЮТ ДУШОЙ

тяжело становится на душе, когда летишь без загрузки на борту, — заметил пилот комсомолец Николай Ладейчиков после доклада командиру звена В. Н. Зонову о только что законченном рейсе на самолете Як-12 по почтовому кольцу. — Жаль затраченного без пользы труда, впустую загубленного времени, моторесурса.

И Николай Ладейчиков подробно рассказывает о своем рейсе.

Вот уже вторую сотню километров лечу пустой, — говорит пилот. — Одна надежда на Артемовский. Уверен, что там должны быть пассажиры. При подлете запрашиваю о наличии загрузки на Свердловск. На запрос получаю ответ: «Пассажиров нет, борту 14228 пролет до Свердловска разрешен».

Получив указание, Николай Ладейчиков идет и разворачивает самолет на последний этап маршрута. Но минут 20 спустя в эфир из этого же Артемовска следует другая команда: «Всем бортам. Имею пассажиров на Свердловск». Но возвращаться уже поздно. Пройдено более половины пути.

Что же случилось в Артемовске? А произошло вот что. Пассажиры на аэродроме Артемовский, конечно, были и с нетерпением ждали самолет на Свердловск. Но командант аэродрома тов. Мельников решил отправить их только рейсовым самолетом. Получилось же так, что пилот рейсового пассажирского самолета, которого так долго ждали пассажиры, взял в Ирбите полную загрузку до Свердловска и сообщил, что Артемовск пройдет пролетом.

Нам неизвестно, что говорил в

свое оправдание комендант аэродрома тов. Мельников пассажирам, которые 18 февраля с. г. так и не улетели в Свердловск, хотя свободно могли улететь.

К СОЖАЛЕНИЮ, случай, о котором рассказано выше, не исключение. Почти точно такая же картина наблюдалась в Артемовске и на второй день, т. е. 19 февраля. Здесь на аэродроме произвел посадку самолет Як-12, пилотируемый летчиком Б. С. Турбачевым. Зайдя в служебный дом, пилот увидел ожидающих отправки пассажиров.

«Значит, снова ждут, пока не прилетит рейсовый», — подумал Турбачев и обратился с вопросом к кассиру К. А. Мирошниченко, почему не оформляют пассажиров для полета на Свердловск?

— Я еще не знаю о том, что ваш самолет произвел посадку и потом пойдет на Свердловск, — последовал более чем странный ответ.

Оказывается, вчерашний случай ничему не научил работников этого аэродрома.

Только по настоятельному требованию пассажиров и пилота Турбачева было проведено оформление документов и самолет вылетел в Свердловск.

Приведенные выше примеры говорят о том, что командозанию подразделения пора по-настоящему заинтересоваться тем, как выполняют свои обязанности работники аэродрома в Артемовске.

А работают они здесь спустя рукава, без души, без энтузиазма. Очевидно, мало их интересует забота о пассажирах, о выполнении производственных планов.

А. МЕЗЕНЦЕВ,
командир летного коллектива.

Превратим Свердловский аэропорт в образцовый на трассе Москва — Владивосток По страницам боевых листков

28 февраля при подготовке к вылету рейса 556 необходимо было вызвать бензоаправщик и водомаслозаправщик. На звонки телефона в течение 20 минут заправочная бригада (старший тов. Солодкий) не отвечала. Бортмеханик был вынужден пойти туда сам. Несмотря на то, что водители и заправщики в это время ничем не занимались, ему с большим трудом удалось уговорить их обслужить самолет.

Заправщица тов. Фахрутдинова, заправив бензобак на правой плоскости, уронила крышку горловины бензобака на землю. После этого она преспокойно закрыла бензобак лючком, спустилась на землю, положила крышку в карман и перешла заправлять баки левой плоскости.

Только благодаря вмешательству бортмеханика, который заметил это безобразие, было сделано так, как положено.

Интересно знать, как на это будут реагировать тт. Калинин и Моисеев, так как подобные случаи стали наблюдаться очень часто? А подобные «эксперименты», как известно, к добру не приведут.

По ленинским местам

Здесь прошло детство Ильича



были и во времена жизни там В. И. Ленина. Комнаты обставлены очень скромно, но со вкусом. В гостиной стоит рояль с нотами, простые кресла в белых чехлах и круглый стол.

В детской три очень простые металлические кровати, стол, игрушки, причем многие игрушки делали сами дети — это бумажные кораблики, солдатики, вырезанные из бумаги, рисунки и вышивки, на стене — Похвальные листы Ольги Ильиничны за 1885 год и Дмитрия Ильича за 1884 год. В комнате у старшего брата Ленина — Александра Ильича — стол с литературой, комод с приборами для химических опытов, на стене у стола карта Европы.

И обстановка комнаты Ленина поражает исключительной простотой. Здесь нет ничего лишнего, все самое необходимое. Стол покрыт коричневой клеёнкой, на столе золотая медаль, свидетельствующая об успешном окончании гимназии, выписки из классных журналов и табели успеваемости. В них — отличные отметки, и только одна четверка. На столе, кроме того, стоят чер-

нильница, перочистка, свеча в подсвечнике. На книжной полке много разнообразных книг: «Записки охотника» Тургенева, «Всеобщая история», «Азия», «Европа» Смирнова, книги на французском языке, сочинения Пушкина, «Семья и школа», «Физика» и многие другие. Висит карта двух полушарий Земли. В этой же комнате можно увидеть Похвальные листы, свидетельствующие о замечательных способностях и успехах В. И. Ленина во время учебы в гимназии. Во всем чувствуется простота жизни и большая любознательность.

Когда я осматривал священные реликвии музея В. И. Ленина, мной овладело радостное волнение и, вместе с тем, глубокая гордость, что мне удалось воочию увидеть то, что окружало в детские и юношеские годы великого

вождя революции. Навсегда останется в памяти тот день, когда я посетил дом-музей Владимира Ильича Ленина.

Г. ЛЯПУНОВ,
пилот авиатранспортного подразделения.

НА СНИМКАХ: дом-музей Владимира Ильича Ленина в городе Ульяновске.

Пилот Г. В. Ляпунов осматривает комнату Владимира Ильича в доме-музее В. И. Ленина. Фото В. Дебердева.



Приехав в школу высшей летной подготовки в г. Ульяновск, я в первые же дни побывал в доме-музее В. И. Ленина. Ульяновск — родина В. И. Ленина и здесь много мест, непосредственно связанных с именем Владимира Ильича.

Сам дом семьи Ульяновых, где сейчас дом-музей В. И. Ленина,

расположен на тихой улице, носящей имя вождя революции. Улица сохранила тот же вид, что и раньше, судя по фотографиям того времени.

Дом, в котором семья Ульяновых жила с 1878 по 1887 года, сравнительно небольшой и очень скромный на вид. Внутри комнаты сохранились такими, какие они



□ # □
Авиатехник Н. А. Харламов ведет предполетный осмотр турбовинтового самолета Ил-18.
Фото В. Алексева.

□ # □
там. Наши инженеры и техники, работая совместно с более опытными специалистами - москвичами, приобрели необходимые практические навыки. За товарищескую помощь в деле освоения самолета Ил-18, за передачу нам своего богатого опыта весь коллектив бригады очень благодарен москвичам.
В настоящее время можно считать, что наши авиационные специалисты в достаточной мере освоили эксплуатацию современного самолета Ил-18.

Обслуживаем НОВУЮ ТЕХНИКУ

В ФЕВРАЛЕ текущего года закончилась опытная эксплуатация самолета Ил-18 линейными эксплуатационно-ремонтными мастерскими Свердловского аэропорта.

Для обслуживания полученного в середине сентября 1959 года самолета Ил-18 была создана отдельная бригада, в которую вошли авиаспециалисты, предварительно прошедшие подготовку по новому самолету на заводах авиационной промышленности. Бригаду возглавил опытный авиатехник, отличный организатор Юрий Иванович Дорогинин.

В целях улучшения процесса работ были созданы специализированные группы. Так, группу по обслуживанию двигателей возглавил сам Ю. И. Дорогинин, группу по обслуживанию планера и топливной системы возглавил авиационный техник В. А. Долгушин, по шасси и гидрогазовой системе — авиатехник Н. А. Харламов, группу по обслуживанию высотного и бытового оборудования — авиатехник В. Ф. Ульянов. Группой по обслуживанию управления самолетом было поручено руководить авиатехнику В. В. Некрасову. Опытные специалисты — техник по приборам А. Н. Павлов, электротехник Д. Е. Казаков, радиотехник Л. И. Анненков обслуживали спецоборудование нового самолета. Возглавили же подготовку машины Ил-18 к полетам мастер смены инженер Г. В. Смирнов, инженер по спецоборудованию Ф. П. Шабанов и мастер ОТК инженер Г. А. Поляков.

Следует сказать, что все авиаспециалисты с большим желанием стремились быстрее познать «технические тайны», особенности новой техники. Это благоприятно сказалось на работе. Успешному освоению самолета способствовала также и техническая учеба, регулярно проводимая в подразделении.

Занятия по повышению технических знаний проводили в основном авиаспециалисты по обслуживаемым ими системам и узлам самолета. При этом практически использовалась материальная часть и многочисленные плакаты. Руководители ЛЭРМ отвели бригаде техническую комнату, где собраны многие плакаты по Ил-18. В распоряжение бригады также был предоставлен и класс реактивной техники с имеющимися в нем пособиями. Авиатехники Долгушин, Дорогинин, Харламов, техник по приборам Павлов грамотно, в доходчивой форме проводили занятия.

Хорошо и правильно организованная техническая учеба позволила членам бригады еще раз повторить и твердо усвоить конструкцию планера и двигателя, изучить указания по эксплуатации новой машины, регламент ее технического обслуживания.

Большую помощь оказало нам командование ЛЭРМ и авиагруппы тем, что послало во Внуково бригаду для обслуживания самолетов по большим регламен-

Так, бригадой авиатехников Дорогинина самостоятельно проведены десятки послеполетных обслуживаний самолетов Ил-18, восемь раз машины обслужены по регламенту через 50 часов налета, одна — через 100 часов и произведена смена четырех двигателей на самолете 75700. Все эти работы проведены высококачественно. Хорошо дефектировали материальную часть авиатехники Долгушин, Дорогинин, Некрасов, Ульянов.

ПРИ обслуживании самолета Ил-18 бригада применяет новое оборудование: мотор-генератор АМГ-10, электрогидроагрегат, электротаволтницу, удобные гидродъемники, специальные стремянки и т. д.

Однако инженеры и техники нашего подразделения не до-



вольствуются имеющимся оборудованием и инструментом и для более высококачественного и быстрого обслуживания предложили ряд приспособлений. Так, инженер Поляков и авиатехник Дорогинин предложили изготовить стол-сортовик, на котором удобно разместить инструменты и все снимаемые с двигателей фильтры. Они же предложили поднять стойки тележки, чтобы снимать (и ставить) внутренние двигатели с передним кольцом. Кроме этого, инженер Поляков предложил защитные чехлы на входные двери, багажные люки и на металлические крючки амортизаторов чехлов для предохранения обшивки герметических кабин от повреждений.

Авиатехник Харламов изобрел специальные наконечники для лучшей набивки смазки в шарниры. Авиамеханик Лаптев изготовил приспособление для постановки нижнего капота внутреннего двигателя, специальный захват и ключ для съемки масляных фильтров лобового картера. Предложены также приспособления для ускоренного слива топлива с самолета, для перекачки (при флюгировании винта) масла из лобового картера в маслобак, для проверки работоспособности насосов ПНВ-2. Техники спецслужбы оборудовали АПА-2 специально для запуска турбовинтовых двигателей.

В период опытной эксплуатации самолета мы столкнулись с ря-

дом трудностей и недостатков. Вот некоторые из них: освещение на перроне вокзала слабое — как общее, так и рабочих мест. Кабель, проложенный к стационарным электроколонкам на перроне, малого сечения и не позволяет использовать оборудование, приланное с самолетом (например электрогидроагрегат).

Много претензий инженерно-технический состав имеет к автобазе. Так, 19, 20, 21, 22, 23 и 24 февраля на перроне не было колесного тягача. Использовать же гусеничный тягач для буксировки самолетов опасно, так как возможна поломка передней ноги самолета. Имели место случаи, когда на весь аэропорт не было ни одной исправной АПА-2.

Долгое время руководители МТО доказывали, что в Свердловске невозможно достать азот. И мы вынуждены были заряжать азотную систему самолета воздухом. Потом оказалось, что вопрос этот явно не проблематичный. Сейчас азот завозят регулярно.

НЕРЕДКО самолеты Ил-18 простаивали из-за отсутствия запасных частей (агр. 503-Б, насосов ПНВ-2 и др.). В настоящее время нам требуются замки ручек входных дверей и грузовых люков, верхние тормозные тяги, фильтрующие элементы фильтров ТФ-6, 12ТФ15 и фильтра 724100.

На наш взгляд, необходимо заправку реактивных самолетов вменить в обязанности работников службы горюче-смазочных материалов, освободив от этого авиатехников.

Желательно, чтобы служба движения чаще и точнее информировала ЛЭРМ о времени вылета Ил-18 из других портов и прилета в Свердловск. Так, 16 февраля на многократные запросы о времени прилета самолета Ил-18 75711 следовал один и тот же ответ: «В движении нет». Когда же я без всякой уже надежды на прилет самолета обратился в АДС еще раз с тем же вопросом, последовал ответ: «Самолет будет через две минуты». Ясно, что за 2 минуты хорошо подготовиться к встрече самолета очень трудно.

Желательно, чтобы отмеченные недостатки были в кратчайшие сроки устранены, что положительно скажется на работе бригады обслуживающих самолеты.

Вызывает у нас недоумение и то, что за весь период опытной эксплуатации новой машины никто из руководителей Уральской авиагруппы, ЛЭРМа, авиатранспортного подразделения не осматривал самолеты Ил-18, хотя необходимость в этом, несомненно, есть.

Члены бригады авиатехника Дорогинина, борющейся за звание коммунистической, встав на ленинскую вахту, прилагают все свои силы и энергию, с тем, чтобы добиться новых трудовых успехов и досрочно выполнить производственный план второго года семилетки.

Ю. СОЛОДКОВ,
начальник смены ЛЭРМ
Свердловского аэропорта.

Нынешней зимой на спортплощадке школы № 92, расположенной в поселке Свердловского аэропорта, школьники залили большой каток. На него часто приходят тренироваться хоккеисты аэропортской команды, а также авиаработники, желающие покататься на коньках. Ведь школьный каток, к стыду молодежи аэропорта, единственный в авиагарнизоне.



Момент тренировки в хоккеей на катке школы № 92.

Фото В. Алексева.

Дисциплина в редакцию

Как отмечается в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по дальнейшему улучшению медицинского обслуживания населения и охраны здоровья населения СССР, в результате неуклонного повышения материального и культурного уровня жизни народа значительно снизилась заболеваемость. Успехи советского здравоохранения велики и неоспоримы. Это можно продемонстрировать и примерами из жизни нашего подразделения. За последнее время случаи заболевания личного состава у нас бывают очень редки.

В целях профилактики у нас периодически проводятся медицинские осмотры. Нуждающиеся в санаторном лечении получают путевки в санатории, дома отдыха, обеспечиваются медицинской помощью.

Наша санчасть, например, располагает в достаточном количестве медикаментами, необходимыми для лечения в амбулаторных условиях, перевязочным материалом и т. п. Но, как справедливо указывается в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР, у нас еще имеется ряд существенных недостатков в организации медицинского обслуживания населения. Особенно это в значительной степени относится к нам, жителям Севера.

Так, в нашем поселке Мостостроя, где в основном живут ра-

О ЧЕЛОВЕКЕ НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ

ботники ГВФ, в медицинском обслуживании населения есть еще серьезные пробелы. До сих пор здесь нет аптеки. Жители поселка не имеют возможности приобрести нужные медикаменты, предметы санитарии и гигиены. Об этом хорошо знает заведующий Салехардского горздравотдела Ю. Кертнер, но никаких мер не принимает, чтобы открыть в поселке аптечный пункт.

Ненормальным явлением мы считаем и следующее. Медицинский пункт поселка, где принимает больных участковый врач терапевт Дмитриева, размещен в одной комнатке размером в 10 кв. метров. Здесь и прием больных, и процедурная. Тут же ведется педиатрический прием детей.

Мало делается у нас и по благоустройству поселка. Водоснабжение населения не организовано. Очень часто воду возят прямо из проруби и без предварительного хлорирования снабжают ею население. До сих пор времени в поселке около многих домов нет выгребных ям или ящиков, помойки выливаются где попало.

Постоянная забота о здоровье советских людей — дело не только медицинских работников. Это одна из важнейших задач партийных, советских, комсомольских, профсоюзных и других общественных организаций. А вот партийные и профсоюзные органы нашего подразделения почему-то этого не понимают и очень мало внимания уделяют этим важным вопросам.

М. ПАВЛОВА,
Начальник медсанчасти
Салехардского подразделения.

ПОСЛЕ ТОГО,
КАК ВЫСТУПИЛ
«АВИАТОР УРАЛА»

„БЕЗ УЧЕБЫ НЕТ УСПЕХА“

Под таким заголовком в газете «Авиатор Урала» от 3 февраля с. г. была опубликована статья, в которой говорилось о плохой организации политического просвещения и специальной подготовке личного состава подразделения, где работает командиром корабля А. Кудашин.

Как сообщил секретарь партбюро подразделения тов. Коробцов, факты, приведенные в статье, подтвердились. Партийное бюро обязало командиров и начальников служб уделить больше внимания политическому просвещению, повысило партийный контроль за проведением занятий и посещением их авиаработниками.

Командование подразделения приняло меры к тому, чтобы с личным составом подразделения регулярно, согласно утвержденному расписанию, проводилась техническая учеба.

„Показательная“ доска



Да, да! Мы не ошиблись, назвав то, что изображено на этом фотоснимке, не доской показателей, а именно показательной доской. Она очень показательна в том, что партийная и профсоюзная организации вместе с руководством СМУ-8 совсем не обращают на нее внимания. Отсюда можно судить и о состоянии социалистического соревнования по объектам, и о наглядной агитации вообще.

Одним словом, «показательная» доска!

Спорт

НС14178

Заказ № 3119

Редактор В. ДЕБЕРДЕЕВ.

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

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