



Обслуживанию — высокую культуру

## Пассажиры ими довольны

Неплохо трудятся в нынешнем году авиарботники Пермского подразделения. Красноречиво об этом говорят цифры. ЗА ПОЛУГОДИЕ АВИАТОРАМИ ПРИКАМЬЯ ПЕРЕВЕЗЕНО ОКОЛО 150 ТЫСЯЧ ПАССАЖИРОВ, 1530 ТЫСЯЧ ТОНН ГРУЗА И 330 ТЫСЯЧ ТОНН ПОЧТЫ. ОБЩИЙ НАЛЕТ СОСТАВИЛ ПОЧТИ 23 ТЫСЯЧИ ЧАСОВ. КРЫЛАТЫМИ ХИМИКАМИ ОБРАБОТАНО 78 ТЫСЯЧ ГА.

Немалую роль в этом сыграли и перевозчики аэропортов Пермского подразделения. Многие из них с большим вниманием и умением обслуживают пассажиров.

Начальник службы перевозок Пермского аэропорта Т. П. Марун с гордостью называет имена тех, кто трудится на «отлично». Впереди, как всегда, идут маяки. Хорошо

выполняет свои обязанности работница справочного бюро Валентина Николаевна Волоскова. Сослуживцы избрали ее своим профсоюзным вожаком. С умением обслуживают пассажиров диспетчер отдела перевозок Любовь Степановна Федотова и дежурная по бронированию городского агентства Людмила Александровна Васильева.

Таких отличных работников немало и в периферийных аэропортах местных авиалиний.

Немногом более трех лет трудится кассиром в Кудымкарском аэропорту Валентина Ивановна Радостева. Ее обслуживанием пассажиры довольны всегда. Любому она найдет время дать необходимую справку, быстро оформит авиабилет.

Более восьми лет кассиром

работает в Соликамском аэропорту Маргарита Андреевна Климова. В книге отзывов о ее работе — только благодарственные записки.

Нет секрета в том, что у перевозчиков еще немало недостатков в обслуживании пассажиров. Нечетко налажено взаимодействие с остальными службами, случаются иногда задержки рейсов по их вине. Все это, разумеется, устраняемо. И нужно надеяться, что перевозчики Пермского подразделения будут добиваться новых трудовых успехов, опираясь на помощь и поддержку своих маяков.

Л. ЕФИМОВ.

А ВИАТОРА 2-го Свердловского подразделения Михаила Викторовича Сальмановича знают в Уральском управлении ГВФ многие авиарботники. Его крылатая биография — это биография сельскохозяйственной авиации Урала. «Крылатым агрономом» с гордостью называют его хлеборобы. За трудовые достижения и высокое летное мастерство Михаил Сальманович награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Этой награды летчик достоин вполне. Более 250 тысяч гектаров площадей обработал возглавляемый им коллектив «воздушных механизаторов».

На снимке: Михаил Сальманович в кабине самолета АН-2.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



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

## ОТ ПРОСТОЕВ — К УБЫТКАМ

Выполнение производственного плана за 7 месяцев в Салехардском подразделении в целом выглядит так. Общий производственный налет составил 102,2 процента, отправки пассажиров — 102,5, почты — 119, участковый тонна-километраж — 133,7 процента. План грузовых перевозок невыполнен на 18,8 процента, а выполнение плана по доходам не превысило 98 процентов.

Можно с уверенностью сказать, что салехардцы имели все

возможности выполнить производственный план семи месяцев 1964 года с гораздо лучшими показателями. Сказалась низкая исправность самолето-моторного парка (67,8 процента). Львиная доля простоев СМП падает на техобслуживание (44,7 процента) и на поломки (37,2 процента от общего числа простоев). По подсчетам самих салехардских экономистов видно, что все эти недостатки можно было предотвратить при условии хорошей работы инженерно-авиационной службы.



## НУЖЕН ФРОНТ РАБОТ

НАШИ

Спецкор

У вертолетчиков Тюменского объединенного подразделения горячие дни. Хотя времена года и не вносят существенных коррективов в темпы работы винтокрылых, тем не менее август-сентябрь самая жаркая пора и у них. Производственный план семи месяцев перевыполнен коллективом вертолетного подразделения по всем показателям и даже некоторое невыполнение плана по вертолетам МИ-6 с лихвой перекрыто за счет вертолетов других типов.

Наш корреспондент обратился к заместителю командира подразделения Н. А. Шкатуле с просьбой рассказать о работе экипажей МИ-6. Вот что он рассказал.

КАК известно, для того чтобы освоить новую сложную технику, в частности вертолет МИ-6, мы вели и ведем работу по переучиванию и вводу в строй командиров, вторых пилотов и других членов экипажей. Два экипажа уже полностью подготовлены и в настоящее время самостоятельно выполняют все виды работ, в том числе перевозки грузов на внешней подвеске.

Во главе экипажей — наши бывшие командиры вертолетов МИ-4 В. А. Смирнов и А. А. Зильберфарб. Оба летают грамотно, оба убежденные вертолетчики.

Коллективу экипажа МИ-6, где командиром В. А. Смирнов, присвоено звание коллектива коммунистического труда. Члены экипажа — второй пилот Е. Грачев, штурман Н. М. Лучников, бортмеханик П. П. Зимин, бортрадист А. Г. Тенников — отлично выполняют свои обязанности в полете.

Кстати, о вторых пилотах

на МИ-6. Это, по сути дела, вторые командиры (по опыту работы, технике пилотирования). Дело в том, что они, как и командиры МИ-6, подобраны из числа наиболее опытных вертолетчиков, командиров вертолета МИ-4.

Таким образом, кадры на вертолетах МИ-6 имеют солидную теоретическую подготовку и основательные практические профессиональные навыки.

Следует сказать, что пока производственный план по вертолетам МИ-6 мы не выполняем. Основная причина невыполнения плана заключается в том, что геологи не обеспечивают необходимого фронта работ. По сути дела, мы обеспечены работой лишь из расчета производительности одной машины. Правда, на днях нам удалось дать работу и другому вертолету МИ-6 в течение 20 часов. Но это, конечно, капля в море.

Мы надеемся, что Тюменское геологическое управление обеспечит нас работой полностью. Подумать только: со скоростью самолета ЛИ-2 вертолет МИ-6 способен доставить в самый отдаленный пункт Тюменской области не только трубы, строительные материалы, дизельное топливо, но даже тракторы, грузовые автомашины! Вертолетчики готовы выполнить любое задание по обслуживанию геологических экспедиций.

## В ШКОЛУ НА КРЫЛЬЯХ

30 августа с акватория Березовского гидроаэродрома взлетел самолет АН-2 и взял курс на озеро Хетта. Конечно, за рыбой — скажете вы и... ошибетесь.

Я и второй пилот Геннадий Попков получили в этот день не совсем обычное задание: собрать на оленеводческих стойбищах и рыбацких поселках ребятшек-школьников и доставить их в школы-интернаты.

До вечера кружил над тундрой и озерами наш гидросамолет, а на его борту не утихали звонкие голоса и смех загорелых девчонок и мальчишек, летевших в школу, в буквальном смысле, на крыльях.

В. ДЖУГАШВИЛИ,  
командир самолета АН-2 Березовского летного коллектива.

## ФЛАГМАН МВЛ

МНОГИЕ из пассажиров, дремавших на солнышке на перроне Тюменского аэропорта, невольно насторожились: что это? В привычном аэродромном гуле послышалась специфичная, не сравнимая ни с чем мелодия турбинного двигателя. Она росла, усиливалась, подавляла раскатистый рокот самолета АН-2 и могла, пожалуй, соперничать с величавым исполном — вертолетом МИ-6.

А к стоянке между тем уже подруливал знакомый по фотографиям турбовинтовой корабль-флагман местных воздушных линий АН-24.

А вот и те «счастливчики», которым довелось первый раз в жизни ступить на тюменскую землю с трапа турбовинтового корабля. И для этого не потребовалось бетонной полосы.

Подходим к группе пассажиров, только что прилетевших на АН-24 из Тобольска.

— Каковы впечатления от полета? — обращаемся к пожилому невысокому гражданину и просим пассажира назвать себя.

— Впечатления, — говорит Сергей Андреевич Аскольдов, — добрые. Я пенсионер, бывший учитель. И раньше летал, но на этом самолете лететь одно удовольствие, очень жалею, что расстояние до Тюмени небольшое.

— Выходит, Тобольск ближе стал?

— Совсем рукой подать, — смеется тоболяк-пенсионер.

К разговору присоединяются другие пассажиры.

— Вы знаете, — восторгается молоденькая девушка с цветным саквояжиком в руке — Тоня Полягалова, студентка зоотехникума, — я никогда не думала, что на наших небольших, можно сказать, пригородных линиях появятся такие великолепные самолеты!

Мы очень жалели, что не оказалось рядом второго пилота самолета АН-24, нашего внештатного фотокорреспондента Бориса Захарова: как хорошо было бы сфотографировать эти улыбающиеся лица! Бориса мы встретили лишь через несколько часов около его самолета. На груди у пилота, как обычно, сверкал фотоаппарат, но, к сожалению, подходящего естественного сюжета на этот раз не оказалось, а устранивать что-то вроде инсценировки не хотелось. Могучий флагман местных воздушных линий и без того покорила сердца сибиряков и уральцев.

С. ВЛАДИМИРОВ.

**В** АМ взлет! — передает руководитель полетов.

— Вас понял! — сообщает командир экипажа. А через несколько минут зеленокрылый АН-2, мягко оттолкнувшись от травяного ковра летного поля, плавно уходит в голубую высь.

Курс — на север Пермской области. Четко действует техника в воздухе, гудко рокочет мотор, мерцают лампочки приборов.

«Все в порядке», — думает сидящий за штурвалом командир самолета Анатолий Владимирович Самарцев. Он поглядывает на часы: нужно уложиться в расписание. Пилот уверен: рейс пройдет успешно...

Почти четыре года трудится в летном коллективе Пермского подразделения Анатолий Самарцев. Здесь он освоил не только пассажирские перевозки, но и летал по заданиям геологических партий, обслуживал нужды сельского хозяйства Урала.

Одна из многочисленных благодарностей пилотом заслужена за успешное проведение авиационно-химических работ в Челябинской и Тюменской областях. Десятки гектаров обработал с воздуха экипаж АН-2, возглавляемый Анатоли-

ем Самарцевым. Все работы авиаторы выполнили с высоким качеством.

Сейчас на счету Анатолия 800 тысяч километров. Он награжден знаком за безаварийный налет 500.000 километров.

Анатолий Самарцев пришел в коллектив Пермского подразделения летчиком 4 класса, а сейчас является единственным здесь пилотом 2 класса. Летное мастерство авиатора не раз отмечалось в приказах командования Бугурусланского училища, которое он окончил, учебного и производственного подразделений.

ной жизни подразделения был неоднократно отмечен командованием. Удивляться не приходится: Анатолий в училище был физоргом, а теперь продолжает добрые традиции спортсменов.

Хороший летчик, способный спортсмен, добрый советчик и товарищ — так характеризуют Анатолия его сослуживцы. И разве есть большая радость для него, чем эта оценка товарищей?

За четыре года работы в коллективе Пермского подразделения Самарцев не имел ни одного замечания. И, нужно надеяться, их у него не будет...

**П** Од крылом мелькнули разбросанные коробки домиков поселка. «Пора на снижение», — решает летчик и плавно отдаст штурвал от себя. Через несколько минут «Аннушка» касается колесами росных трав аэродрома. Полет завершен отлично.

Анатолий выходит из кабины и из-под ладони несколько минут смотрит с улыбкой на пятый океан, разлившийся над ним. Где-то там, среди облаков, парит его заветная мечта. Анатолий думает о том времени, когда пересекает на скоростной лайнер ИЛ-8, чтобы покорять «пространство и время», летать дальше и выше всех.

Е. ЛИПОВИЧ.

## По зову СЕРДЦА

Небо — дом родной. Так считает и Анатолий. По зову сердца он пришел в авиацию. И еще одна страсть у него — спорт. Баскетболист, разносторонний спортсмен, он неоднократно участвовал в спортивных состязаниях Уральского управления ГВФ. За активное участие в спортив-

жет в течение оставшегося времени освоить указанные средства. И еще одно. Намечалась у нас какая-то неувязка с оплатой труда вертолетчиков. С некоторых пор полеты, связанные с подбором площадок, с режимом висения, оплачиваются не по четвертой, а по третьей группе. Думается, что бухгалтерия управления примет меры к устранению этой неувязки или по крайней мере даст необходимые разъяснения.

В. СИТНИК,  
секретарь партбюро  
Березовского объединенного коллектива.

## КОЛЛЕКТИВ Березовского объединенного коллектива, завершив выполнение полугодичного производственного плана по всем основным показателям, продолжает успешно трудиться. Так, уже на 24 августа выполнение месячного плана по налету тонна-километров составило более 90 процентов, пассажирские отправки — 81,5 процента и т. д.

Хорошо обстоят дела в Березовском аэропорту и с грузовыми перевозками. Достаточно сказать, что в июле план перевозки грузов был перекрыт более чем в 3,5 раза.

Отлично трудятся экипажи самолетов АН-2, где команди-

рами Николай Алексеев, Юрий Игрунков и многие другие.

Много грузов и пассажиров перевезено на вертолетах. Вертолетчики 2 класса Рудольф Веселов, Геннадий Юстин, экипаж вертолета МИ-4, где командиром А. Ермаков, показывают пример в выполнении заданий в сложных условиях горной местности.

Под стать вертолетчикам МИ-4 работают и пилоты вертолетов МИ-1 Анатолий Столяренко, Владимир Баландин. Был, правда, у Владимира

промах в работе: допустил поломку, но сейчас он трудится безукоризненно.

В результате совместных усилий летного состава, отдела перевозок и других служб коллектив наш стал работать рентабельно.

Есть, к сожалению, и некоторые огрехи. Так, мы не можем освоить в полном объеме средства, отпущенные на капитальный ремонт и строительство. Из 16 тысяч рублей освоено только 5 тысяч. Трудно верится, что бригада в пять плотников смо-

## ТВОРЧЕСТВО ЧИТАТЕЛЕЙ



Совсем недавно пермские авиароботники впервые принимали у себя новый самолет АН-24. Сейчас эта замечательная крылатая машина уже прописана в пермском небе.

Фото Б. Захарова.

## У друзей по соревнованию

### БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА НАХОДЧИВОСТЬ

Экипаж самолета ТУ-104 командира корабля Ю. Балакина выполнял рейс по маршруту Шереметьево — Ленинград. Когда самолет набирал высоту, неожиданно появились вибрация гидросистемы и посторонний звук.

— Что бы это могло быть? — обратился Ю. Балакин к бортмеханику Б. Ильину.

После набора высоты звук усилился. Понимаясь периодические удары. Звук шел от правого двигателя. Тут же экипаж обнаружил, что рабочая жидкость убывает из бака основной гидросистемы и появляется на верхних капотах правого двигателя.

Ю. Балакин и Б. Ильин приняли решение — выключить правый двигатель и продолжать полет с одним работающим двигателем. В эти минуты весь экипаж действовал четко и слаженно.

Самолет благополучно заканчивал рейс. Но давление в основной гидросистеме продолжало падать. Перед выпуском шасси в баке оставалось не более 10 литров жидкости. Когда выпускали шасси, давление в основной гидросистеме упало до нуля. Пришлось включить аварийную систему.

Посадка самолета в Ленинграде была произведена благополучно.

Приказом командира объединенного подразделения за обеспечение четкой и слаженной работы экипажа в одномоторном полете, принятие правильного решения о выключении двигателя с неисправным гидронасосом командира корабля Ю. Балакину и бортмеханику Б. Ильину объявлена благодарность.

«Крылья Советов»,  
Северное теруправление  
ГВФ.

## ГОСИНТИ — пропагандист передового опыта

**Г**ОСУДАРСТВЕННЫЙ научно-исследовательский институт научной и технической информации (ГОСИНТИ) издает информационные материалы по обмену передовым производственно-техническим опытом межотраслевого значения, представляющие общий интерес для различных отраслей промышленности.

По материалам информационных изданий и рабочих чертежам ГОСИНТИ внедряются новые высокопроизводительные технологические процессы, механизмируется и автоматизируется производство, облегчается труд на тяжелых и вредных работах, оказываются помощь изобретателям и рационализаторам.

Какие информационные издания будет выпускать ГОСИНТИ в 1965 году?

По-прежнему будет издаваться ежемесячный Бюллетень технико-экономической информации, являющийся печатным органом Государственного комитета Совета Министров по координации научно-исследовательских работ.

Бюллетень предназначен для информации инженерно-технических работников предприятий и организаций о последних достижениях в области научно-исследовательских и конструкторских работ, выполненных в соответствии с государственным планом развития и внедрения новой техники и технологии.

ГОСИНТИ продолжит выпуск материалов о передовом научно-техническом и производственном опыте, в которых

освещаются внедренные в производство эффективные мероприятия межотраслевого характера.

Материалы, обобщающие прогрессивные технические решения предприятий и организаций РСФСР, публикуются в виде информационных карт, брошюр или тематических сборников, содержащих небольшие статьи объемом 0,5—1,0 авт. л.

С перечнем имеющихся в ГОСИНТИ рабочих чертежей можно ознакомиться по каталогам рабочих чертежей, пе-

риодически выпускаемым институтом, а также по «карточке калькодержателя», которая также распространяется по подписке и отражает содержание обширного фонда калек ГОСИНТИ. На каждой карточке приведен чертеж общего вида изделия, даны его краткое описание и сведения о порядке приобретения в ГОСИНТИ полного комплекта рабочих чертежей.

Для улучшения обмена передовым производственным опытом между предприятиями экономических районов и отраслей промышленности ГОСИНТИ продолжит выпуск микрофильмотеки, составленной по техническим листкам,

издаваемым ЦБТИ совнархозов. В этих листках освещаются передовой производственно-технический опыт новаторов производства, изобретателей и рационализаторов, а также мероприятия, внедренные в промышленность по планам новой техники.

ГОСИНТИ широко осуществляет справочно-информационную работу.

Проспекты информационных изданий ГОСИНТИ рассылаются предприятиям и организациям, а также по запросам отдельных лиц.

Адрес ГОСИНТИ: Москва, В-49, ул. Димитрова, 30.



Свердловск, 20,  
аэропорт Уктус.  
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.  
НС 15914. Заказ № 4643.

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