

Авиатор Урала

№ 79 (1385).
СУББОТА,
10 ОКТЯБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Они поедут на слет

Дирижер воздушных трасс

15 ЛЕТ трудится в Аэрофлоте коммунист Николай Петрович Свинтецкий. За это время он побывал на многих должностях — работал диспетчером АДС, РДС, ГРДП и КДП. Более четырех с половиной лет выполняет обязанности руководителя полетов, возглавляет смену движущих.

Главное — обеспечить безопасность воздушного движения. Этот девиз строго выполняется коллективом Н. П. Свинтецкого. Еще бы! Высокое звание маяков ко многому обязывает. Три года назад его смене присвоено звание коллектива коммунистического труда. И авиаработники оправдывают его с честью! Многие из его подчиненных учатся в вузах, в сети политпросвещения. А 10 работникам присвоено звание разведчиков будущего.

В прошлом году Николай Петрович за многолетнюю трудовую деятельность в коллективе аэропорта награжден значком «Отличник Аэрофлота». Он не останавливается на достигнутом —

множит свое мастерство по руководству движением самолетов и организаторские навыки.

Коллектив Свердловского аэропорта в числе других лучших авиаработников решил направить его делегатом на слет маяков в

Москву. Доверия товарищей Н. П. Свинтецкий вполне достоин.

В. МАРТЮШЕВ,
и. о. заместителя
начальника Свердловского
аэропорта по движению.

ВЕРТОЛЕТ С НОВА В СТРОЮ

В глухой северной тайге коллективу специалистов вертолетного участка второго Свердловского подразделения предстояло ввести в строй неисправный вертолет МИ-4. Возглавил работы начальник участка ветеран подразделения Иван Гаврилович Пыжьянов.

Трудились авиатехники не жалея сил и времени. Благодаря умелой организации работы по ремонту материальной части были завершены досрочно, с высоким качеством. А вскоре МИ-4 перелетел на базовый аэродром.

Подобный случай — не первый в богатой событиями трудовой биографии

Ивана Гавриловича. Десятки винтокрылых машин он «вылечил» от недуга, многим вертолетам дал путевку в небо. Не один молодой специалист прошел у И. Г. Пыжьянова школу мастерства.

Недавно за умелое руководство по восстановлению вертолета МИ-4 в сложных таежных условиях начальник вертолетного участка поощрен денежной премией командованием второго Свердловского подразделения. Авиаспециалисты тепло поздравили своего старшего товарища с наградой.

Е. СЕМЕНОВ.

ОЧЕРК

Укротители голубого огня

БЕДА нагрянула неожиданно. На одной из буровых Верхнекондинской экспедиции прорвало трубопровод. Мощная струя газа хлестнула в небо. Гул, который мог бы легко соперничать с ревом турбин реактивного лайнера, потряс окрестность. Бешено раскачивались вершины сосен и елей от воздушного вихря. На почти двухсотметровую высоту взметнулся газовый смерч. Сжатый в стальных трубах с силой в 170 атмосфер, газ вырвался наружу, грозя большой бедой.

На ликвидацию аварии была брошена вся техника. Мощный трактор подтащил к вышке громадную двенадцатитонную стальную плиту — хотели ее утихомирить. Но не тут-то было — словно щепка отскочила плита в сторону. Через несколько дней все-таки удалось отвести в сторону газовый фонтан. Но смирить его не могли.

Главный инженер экспедиции Борис Васильевич Тихомиров, разгоряченный и взволнованный, торопил людей, давал команды. Чтобы как-то сбавить мощь газовой струи, решили поджечь ее. Но как? Смекалистые предложили — ракетами. Сухо зашелкали ракетни-

цы — огненный фейерверк расцвятил небо. Но и это было не легким делом: словно спички от стены, отлетали ракеты от упругой струи. Наконец одна из них ударила точно — газ вспыхнул. Гигантская свеча мгновенно ослепила людей. Однако одолеть газовый смерч не удалось. На помощь вызвали вертолет. Винтокрылая машина, пилотируемая авиатором Уктусского аэропорта Михаилом Назаровым, вылетела в Ивдель, а оттуда к месту происшествия — в район Верхнекондинской нефтеразведки. Через час с небольшим МИ-4 Назарова приземлился.

Авиаторы доставили

необходимое оборудование. А через несколько минут винтокрыл снова взмыл в небо. Экипажу пришлось нелегко: в этот день он совершил десятки сложных рейсов над тайгой. Вскоре на помощь ему был вызван еще один экипаж вертолета МИ-4.

Командир вертолета Геннадий Кутков — опытный авиатор. В тайге у него «постоянная прописка», как говорят летчики. Но тем не менее к этому полету он готовился особенно тщательно. Там, в тайге, бушует огненная стихия и помощь вертолетчиков изыскателям особенно необходима.

Без долгих разговоров Кутков поднял свой МИ-4

в небо. Вместе со вторым пилотом Данатом Зыряновым и бортмехаником Алексеем Крохалевым он торопился на выручку своим давним друзьям — изыскателям голубого топлива.

...Бешено вращается над пилотской кабиной винт. Вертолет отбрасывает тень на желтеющий ковер тайги. «Места знакомые», — отмечает про себя командир экипажа. И улыбка вспыхивает на лице: вспомнил, что в прошлом году здесь же на обслуживании изыскателей трассы Ивдель — Обь его экипаж заслужил от таежных следопытов благодарность...

Вертолет сделал круг, словно прицеливаясь к посадочной площадке, и пошел на снижение.

— Ну, Геннадий Иванович, выручай, — вместо приветствия крепко пожал руку авиатору главный инженер экспедиции Борис Васильевич Тихомиров. — Время дорого...

— Понимаю, понимаю — в ответ кивнул Кутков. А спустя некоторое время и его машина «моталась» между буровыми, доставляя на аварийный участок людей и оборудование. Опытные специалисты-нефтяники прибыли из Тюмени, поспешили на выручку

плохое. Занятия прошли интересно.

В помощь пропагандистам и командно-руководящему составу 16 октября намечается прочитать лекцию «Борьба за мир и развитие мирового революционного процесса». А 30 октября на тему: «Мировая социалистическая система — решающий революционный фактор современности».

Второе занятие пропагандистов в кружках и семинарах будет проводиться по теме «Борьба за мир и развитие мирового революционного процесса» 19 октября.

В заключение хочется сделать вывод, что партийные организации Уктусского авиагарнизона серьезно начали подготовку и успешно встретили новый учебный год в системе политического просвещения. К сожалению, такой оценки нельзя дать партийному комитету первого Свердловского подразделения.

Партком не сумел обеспечить явку пропагандистов на семинар 23—24 сентября и на лекцию при кабинете политпросвещения. В результате такой «организации» занятия в некоторых кружках подразделения не были проведены своевременно.

Г. КИСЕЛЕВ,
заведующий кабинетом
политпросвещения.



Буровая снова ожила.

своим уральским коллегам.

Двадцать дней бушевал газовый смерч. Двадцать ночей не могли сомкнуть глаз изыскатели, буровики, летчики. И стихия отступила. Газовый фонтан был, наконец, обуздан. Тепло поблагодарили изыскатели вертолетчиков...

Добрую славу заслужил экипаж вертолета МИ-4, возглавляемый Геннадием Кутковым, в коллективе Уктусского аэропорта.

Сам командир налетал над тайгой более двух тысяч часов. На трассе Ивдель — Обь он обслуживал изыскателей, геоло-

гов, сейсмографические партии, нефтеразведку. Под стать ему и второй пилот Данат Зырянов, недавно сдавший на звание летчика третьего класса. Умело обеспечивает четкую работу вертолета в небе бортмеханик Алексей Крохалев, а на земле путевку вертолету дает авиатехник Владимир Зарубин. Экипаж этот трудится коммунистически. На его счету немало благодарностей от таежных следопытов. И вот теперь к ним прибавилась эта — за помощь в ликвидации аварии на важном участке газопровода. **Л. ЕФИМОВ.**



Вспыхнула гигантская свеча...

ИЛ-18 отправляется в первый свой рейс по новому маршруту: Свердловск—Ереван. На борту корабля — первые пассажиры. Знакомимся, Сергей Габрилян. Сдавал экзамены в аспирантуру УПИ. Счастливый: выдержал успешно. В Ереване жена, двое детей. Ждут отца и мужа. Самолет везет семье радость.

— Девять часов — и я дома, — говорит Сергей, усаживаясь поудобней. — В десять раз быстрее, чем на поезде. А стоимость билета почти та же. Рядом со мной — парень. Страницы его блокнота покрыты формулами, схемами, цифрами. Работает в Ереване, читается в институте. В Свердловске был в командировке.

Высота 8 000 метров. Позавтракали. Пассажиры чувствуют себя как дома: одни неторопливо беседуют, другие спят, третьи играют с детьми.

Сказочно красиво небо над Уралом. Над самолетом — синь бездонная. Внизу — океан облаков, похожих на снежную пустыню. Вот показались вдали голубая линия, будто художник небрежно мазнул кистью, а за ней — мутный диск солнца...

Когда мы отправлялись в полет, помощник начальника Уральского управления гражданской авиации Ефим Михайлович Слуцкий, устроив для нас небольшую пресс-конференцию, подтвердил повсеместную тягу к

«воздушному транспорту», в том числе и уральцев.

Столица Урала связана сейчас с 54 городами страны. Свердловские авиаторы ежедневно поднимают в небо 2 тыс. человек плюс к этому обслуживают более 6 тыс. транзитных пассажиров. В этом году они перевезут около 2 млн. человек. Мини-

держит связь бортрадист Владимир Худоян. «Все хорошо», — улыбается он. Валентин Смирнов, штурман, занят линейкой и картой. Хороший парень, студент Ереванского политехнического института, комсомолец. Второй пилот Левон Седракан. Занят многочисленными приборами, отвлекаться не положено.

ОТ ЖЕТИ ДО ЗАНГЕ

стерство гражданской авиации намерено открыть несколько новых авиалиний. Первая из них уже действует.

...Лайнер продолжает полет. Его ведет экипаж армянской отдельной авиагруппы. Командир корабля — Рафик Михайлович Кирокасян. Говорить с ним — одно удовольствие. Приветливая улыбка, мягкий характер. Хорошо знает Армению, может рассказывать о ней часами. Учится в Ленинградском высшем авиационном училище, трижды миллионер.

Остальные члены экипажа — тоже «миллионеры». Это значит — опытные летчики. С такими и в воздухе чувствуешь себя так же спокойно, как на земле.

Кстати, о земле. С ней постоянно

Остался позади Волгоград. Полет идет нормально. Бортомеханик Иван Андреевич Огурцов появляется в салоне:

— Взгляните вниз: Кавказский хребет пересекаем. Справа — Эльбрус, слева — Казбек.

Горы и горы. Величественные, затянутые шапкой облаков. Внизу земля Грузии, приземляемся в Тбилиси.

Еще тридцать минут и бортпроводница Рая Григорян (наша хозяйка «воздушной» кухни) объявляет: «Мы прибываем в Ереван».

Итак, первый рейс Свердловск—Ереван успешно закончен.

Теперь уральцам, как говорится, рукой подать до курортов «Арзни» и «Джермук», санаториев «Дилижан» и «Армения». **Ст. САМСОНОВ.**



Здравствуй, земля Армении!

Письма в редакцию

ПОКА ГРОМ НЕ ГРЯНЕТ...

В О МНОГИХ крупных аэропортах Уральского управления гражданской авиации идет интенсивное строительство производственных и жилых сооружений. Объем капитальных строительных работ с каждым годом растет. Одновременно проводится значительная работа по своевременному вводу в строй пусковых объектов.

К сожалению, упомянутые объекты, особенно производственные, вступают в строй с опозданием, а если и в срок, то с большими затруднениями. Иногда это происходит из-за отсутствия необходимого оборудования, агрегатов, мебели. Поэтому необходимо проанализировать причины несвоевременной поставки оборудования для пусковых объектов, чтобы предупредить их появление в будущем.

Заявки на оборудование для нужд капитального строительства составляются в подразделениях, затем корректируются в оксе управления и направляются в Министерство. Из Министерства поступает ведомость с указанием заводов-поставщиков, нарядов и т. п. Часть заявок реализуется через отдел материально-технического снабжения Уральского управления.

В связи с этим иногда приходится слышать нарекания в адрес ОМТС по поводу несвоевременных поставок того или иного оборудования. Далеко не всегда такие нарекания обоснованы.

Взять, к примеру, руководителей отдела капитального строительства Челябинского объединенного подразделения. В их заявках на оборудование к бензоскладу была допущена грубая ошибка: необходимое количество горизонтальных резервуаров своевременно заявлено не было.

Ценою огромных усилий удалось работникам ОМТС управления достать эти резервуары. В результате — значительная задержка ввода в строй первой очереди объекта. То же следует сказать и в отношении двух котлов, которые не были вовремя заявлены. С большим трудом эти котлы мы все-таки получили для челябинцев за счет других управлений Министерства. Знали руководители окса Челябинского подразделения и о том, что им потребуется паропроводная аппаратура, но не указали требуемое в заявках, видимо, ждали, пока «гром не грянет». И вот когда монтажники прекратили работы из-за отсутствия необходимого оборудования, челябинские хозяйственники забили тревогу. Благо, эта аппаратура была на складе ОМТС управления.

До сих пор не налажено

должным образом освещенные стоянок самолетов на перроне. И здесь та же история. Проекторы не были заявлены своевременно. Пришлось направить в Москву дополнительную заявку.

Таким образом руководители Челябинского объединенного подразделения — командир тов. Осипов, начальник аэропорта тов. Коробцов, заместитель начальника аэропорта по наземным службам тов. Воронков проявили определенную безответственность в составлении заявок, а также в том, что в ряде случаев не представили завод-поставщик свои реквизиты, задержали оплату аккредитивов и т. д.

Не совсем серьезно отнеслись челябинские хозяйственники и к поставке электроцитов, дав согласие на замену одного вида продукции на другой. Более того, непригодные щиты были доставлены в Челябинск самолетом.

ОТ ПОЖЕЛАНИЙ — К ДЕЛУ

В последнее время не раз высказывались пожелания возобновить выпуск «Технического бюллетеня» в учебном подразделении. Такой бюллетень издавался лет десять назад и пользовался большим спросом в подразделениях, вызывая у многих авиаработников — пилотов, специалистов ИАС, служб связи движения — живой интерес.

Следует иметь в виду, что «Технический бюллетень» является одной из действенных форм обеспечения высокой безопасности полетов, если на его страницах в интересной форме будут представлены обстоятельные разборы того или иного летного нарушения, анализы технических дефектов, новинки отечественной и зарубежной авиационной техники.

В выпуске бюллетеня редколлегия в свое время пользовалась широкой поддержкой политического отдела. Думается, и сейчас сотрудники политотдела помогут организовать актив общественных корреспондентов из числа наиболее квалифицированных специалистов. В частности, очень желательно, чтобы в выпуске «Технического бюллетеня» приняли участие главный инженер управления И. С. Разумовский, начальник ЛПО Н. П. Ширшов, главный инженер Кольцовских ЛЭРМ Ю. П. Солодков, руководящие специалисты ИАС из второго Свердловского подразделения и другие. Пора от пожеланий переходить к делу.

В. ИВАНОВ, наш рабкор.

Жизнь спорта

ПОБЕДИТЕЛИ КРОССА

По стране идет всесоюзный кросс, организованный ВЦСПС. Молодежь Кольцовского аэропорта тоже приняла в нем активное участие. В воскресенье, 4 октября кросс проводился в районе станции Кольцово на пересеченной местности. Для мужчин была установлена километровая дистанция, для женщин — 500-метровка.

На старт кросса вышло 43 авиаработника. Больше участников выделила служба АМСГ. Не случайно поэтому, что и успех сопутствовал синоптикам.

Первенство среди женских команд завоевали девушки из коллектива АМСГ, среди мужчин на первое место вышла команда ЛЭРМ. Спортсмены-бегуны оспаривали право и на личное первенство. Победителем среди женщин стала техник-наблюдатель Лида Белова. Она закончила дистанцию за 1 минуту 55 секунд. Среди мужчин первым пришел шофер автобазы Виктор Аксенов. Его время — 3 минуты 18 секунд.

Остается сожалеть, что совсем не приняли участия в кроссе коллективы службы движения и отдела перевозок. Видимо, там не считают физкультуру и спорт одной из важных форм воспитания авиаработников. А жаль!

М. ТУФЛИНА, секретарь комитета ВЛКСМ первого Свердловского подразделения.

НАШ КОНКУРС

Безбрежны просторы Сибири. И вписан в осенний пейзаж, как ласточка, ТУ-104. Счастливых путей, экипаж! Осенней листвы хороводы, как девичьи платья, кружат. — Хорошей, друзья, вам погоды! Скорей возвращайтесь назад!



Фото Б. Захарова



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

И. о. редактора Е. ЛИПОВИЧ. НС38552. Заказ № 5206. Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, пр. Ленина, 49.