

НА СЕДЬМОЙ МИНУТЕ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА...

ОБЫЧНОЕ солнечное утро. Обычный полет по расписанию. Новый самолет АН-24 должен с минуты на минуту взлететь с бетонки Кольцовского аэропорта. Рейс 939. Маршрут — Свердловск — Тобольск...

А несколько позже 42 пассажирам объявили: самолет будет пилотировать летчик Свердловского коллектива Алексей Михайлович Казанцев, первым на Урале освоивший этот самолет. 42 улыбки ответили на это приятное сообщение — значит полет будет успешным!..

Принят рапорт у техников. Запущены двигатели. Стремительный разбег, и самолет легко оторвался от бетонной дорожки Свердловского аэропорта. Свернув на солнце серебристыми крыльями, он делает разворот и уходит в голубые дали пятого океана.

В пилотской кабине, кроме командира экипажа, — второй пилот Борис Захаров, штурман Евгений Турдаков.

Рассказ о четырех смелых * АН-24 летит на одном моторе * Представлены к награде

Оба молоды, как и их командир. Четвертым — бортрадист Николай Пиньженин, ветеран Аэрофлота, ведущий счет пятому небесному миллиону километров. Все они специалисты третьего класса. Экипаж слетан, спаян тесной товарищеской дружбой, а это главное в летной работе. Вот и сейчас авиаторы с полуслова понижают своего командира — как-никак «идет набор высоты» — ответственный участок полета.

Стрелка высотомера плавно скользит по шкале — 500, 1000, 2000 метров... Ровно гудят двигатели. Все приборы действуют точно, как часы. А бортовые часы отсчитывают первые минуты полета.

Командир Казанцев уверенно держит в руках штурвал. Первые полеты на этой

замечательной машине убеждали авиатора: экзамен сдан на земле и в небе успешно, остальное зависит от способностей самих летчиков. А экипаж на ней достойный...

И вдруг... Что такое? Самолет слегка качнуло и начало «лихорадить». Командир посмотрел на бортовые часы — семь минут прошло после отрыва от взлетной полосы. На высотомере — 3000 метров...

Вибрация усиливалась. Бортрадист доложил: «Правый во флюгере». Сейчас Александр Казанцев и сам заметил, как винт правого двигателя резко сбавил обороты и застыл на мертвой точке. Правый отказал...

В летной практике такой случай обычно предвидят — тренируют экипаж в полете на одном моторе, учат пилотов мастерству. Но в дан-

ной обстановке, когда двигатель отказал в рейсе, от авиаторов требовалась особая выдержка и самообладание. От них всецело зависела судьба людей, находящихся на самолете. Самолет «лихорадило», но зато спокойными оставались авиаторы. Выдержка — союзник успеха.

Казанцев верил в свой экипаж.

— Будем садиться на одном двигателе — передал он своим товарищам.

Авиаторы поняли командира самолета с полуслова. Второй пилот Борис Захаров четко выполнял свои обязанности, помогал командиру пилотировать самолет в сложной обстановке.

Штурман Евгений Турдаков и бортрадист Николай Пиньженин следили за курсом полета, умело обеспечивали связь с землей.

А земля с предельным вниманием следила за этим сложным рейсом. Движенцы смены руководителя полетов

Свердловского аэропорта Б. С. Яшнова все силы и умение отдавали тому, чтобы обеспечить благополучную посадку...

Прорвав пелену облаков, АН-24 пошел на посадку. Натужно гудел левый двигатель — ему теперь приходилось трудиться за двоих...

А вот и лента взлетно-посадочной полосы. 100, 70, 20 метров осталось до нее. Предстоит главный экзамен — на точность приземления с одним мотором...

Качнувшись, горизонт подступил к самой пилотской кабине. Командир засек время — прошло 10 минут. Трудных минут, равных часам. Толчок, еще один — слабый. И самолет, наконец, почувствовал силу, мягко заскользил по бетонке.

Командир смахнул пот со лба. Улыбнулся ребятам и просто, словно речь шла об обычном рейсе, сказал:

— Ну вот и прилетели! — И он крепко пожал им руки! — Молодцы! Спасибо.

Трудный экзамен на мужество авиаторы выдержали с честью!

Командование Свердловского летного коллектива представило членов экипажа самолета АН-24 к награждению знаком «Отличник Аэрофлота».

Е. ЛИПОВИЧ.

Партийная

Жизнь

НЕДАВНО в ЛЭРМ Челябинского подразделения состоялось отчетно-выборное партийное собрание. Оно наглядно показало, что дружному, сплоченному коллективу коммунистов, возглавляемому партийным бюро, по плечу любые задачи. Достаточно сказать, что за отчетный период коллектив ЛЭРМ при незначительном росте штатов, увеличил количество выработанных единиц, улучшил качество технического обслуживания. Производительность труда поднялась до 127,7 процента, успешно выполнен план девяти месяцев.

Большой заслугой партбюро и его секретаря коммуниста Б. А. Раскостова явилось то, что наряду с умелым руководством по выполнению государственного плана партийная организация активное участие принимала в общественной жизни подразделения. Тесный контакт установлен с курсантами Троицкого авиаучилища гражданской авиации. Оба коллектива связывают узы прочной дружбы. Будущие авиатехники с охотой берут на вооружение опыт своих старших товарищей — специалистов ЛЭРМ.

Активное участие приняло партийное бюро и в проведении первого в подразделении слета ударников коммунистического труда, который прошел с большим подъемом и принес немало пользы для роста рядов маяков.

СИНТЕРЕСОМ прочитала в газете «Авиатор Урала» за 30 сентября с. г. корреспонденцию «Первая ласточка» — о тружениках Челябинского аэропорта. Отраднo становится на душе, когда узнаешь, что год от года множатся коллективы коммунистического труда. Но я хочу высказать ряд пожеланий всем работникам коллектива маяков для того, чтобы они всюду и всегда работали и жили по-коммунистически.

Мой разговор о рейсе 91—92 маршрута Курган — Челябинск — Курган. Зимой нас принимают в квадрате. Не спорю — это так и должно быть, так как АН-2 на лыжах, и на бетонку мы не просимся. Но подруливать к перрону было бы совсем не лишним

делом, в интересах пассажиров. Ведь что получается? Зимой, когда наблюдаются частые снежные заносы, машина

не проходит на стоянку и пассажиры вынуждены по колено в снегу пробираться из квадрата к аэровокзалу. Подобная картина происходит и во время осенней распутицы. Хотя, к стати скажем, перрон в часы нашего прибытия всегда свободен и метеоусловия позволяют производить посадку с боковым ветром.

Плохо, на мой взгляд, поставлено в аэропорту и тех-

этим нетрудно согласиться. Ведь призыв, с которым в свое время выступил начальник ОТК тов. Славных — о бездефектной сдаче продукции по первому предъявлению, — не получил у нас широкого распространения. А жаль! Этот полезный почин должен быть подхвачен во всех коллективах управления.

Новому составу бюро необходимо учесть и то, что за отчетный период не ставился вопрос о росте парторганизации, хотя все условия для этого были. Думается, что партбюро ЛЭРМ устранит недочеты и активизирует свою работу, явится настоящим помощником командования в успешном решении производственных задач.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
начальник ремонтного участка ЛЭРМ Челябинского подразделения.

ОПРАВДЫВАТЬ ДОВЕРИЕ

брежно ведется уборка самолетов. Особенно в тех случаях, когда движенцы аэропорта «осчастливят» нас вниманием, разрешат подрулить к перрону. Все это не дает права челябинцам почитать на лаврах.

Пассажиры, которые несколько минут назад с комфортом летели на скоростном лайнере, попадая в наш АН-2, поражаются беспорядком. В самолете они видят использованные гигиенические пакеты,

мусор. В таком «уют» им приходится заканчивать свое воздушное путешествие. Конечно, таким полетом смазывается хорошее впечатление. Словом, уважаемые челябинцы, больше внимания уделяйте культуре обслуживания, оправдывайте высокое звание маяков.

И последнее. Нам, курганским авиаторам, очень нравится прием и обслуживание в Кольцовском и Тюменском аэропортах. Челябинским авиарботникам следовало бы брать пример со своих коллег.

В. НАУМОВ,
командир самолета АН-2 Курганского подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 80 (1386)
СРЕДА,
14 ОКТЯБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

С ПРИЦЕЛОМ НА АКТИВНОСТЬ

ВРУЧЕНЫ ДИПЛОМЫ

Недавно в ЛЭРМ Кольцовского аэропорта состоялось вручение дипломов авиатехникам, окончившим Омское авиационное училище гражданской авиации.

Со словами приветствия к выпускникам обратились главный инженер ЛЭРМ Ю. П. Солдков, от имени комсомольской организации первого Свердловского подразделения — секретарь комитета ВЛКСМ М. Туфлина и от коллектива ЛЭРМ — комсомольский вождь А. Амханицкий.

С ответным словом выступил выпускник училища Володя Мишин. Он сердечно поблагодарил администрацию и командование ЛЭРМ за дружескую помощь, богатый опыт, приобретенный в коллективе, и заверил от имени всех выпускников ОАТУ, что дипломники все силы и умение приложат к тому, чтобы ЛЭРМ успешно мог решить все производственные задачи, чтобы оживилась комсомольская и спортивная жизнь коллектива.



Г. ДЕРИОВСКИЙ,
член комитета ВЛКСМ Кольцовского аэропорта.

На снимке: выступает выпускник ОАТУ В. МИШИН.

По заслугам и честь

Партийное бюро Кольцовских ЛЭРМ подало ценную мысль — отмечать юбилей работников ЛЭРМ, особо отличившихся своими трудовыми делами. Цеховой комитет поддержал эту инициативу, и сейчас мы регулярно чествуем своих ветеранов, проработавших на предприятии более 10 лет.

Кто из работников ЛЭРМ не знает Сергея Ивановича Мурашова, работающего ныне на должности главного механика? Трудясь в коллективе с 1946 года, он был и авиатехником, и контрольным мастером. На счету С. И. Мурашова множество благодарностей и других поощрений.

Под стать Сергею Ивановичу слесарь цеха № 4 Сергей Михайлович Морозов. Он прослужил в Аэрофлоте 20 лет, задолго до организации ЛЭРМ уже работал по ремонту оснастки двигателей и планера. Как правило, работа Сергея Михайловича отличается высоким качеством.

Оба ветерана работают, что называется, с полной отдачей. Поэтому коллектив ЛЭРМ тепло отметил 55-летие со дня рождения С. М. Морозова и 50-летие С. И. Мурашова. Вечером 7 октября в присутствии работников отдела главного механика и четвертого цеха главный инженер ЛЭРМ Юрий Петрович Солдков вручил юбилярам Почетные грамоты и ценные подарки.

В. СИДОРОВ,
председатель цехкома ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения.

Ведут конференцию медики

1 октября с. г. в медсанчасти первого Свердловского подразделения проводилась конференция для авиаработников, страдающих желудочно-кишечными болезнями. К этой конференции работники медсанчасти готовились тщательно. Каждый авиаработник и члены его семьи получили приглашительные билеты.

Все участники были приятно удивлены, когда увидели в зале выставку блюд, рекомендуемых для питания больным. Здесь были и протертые супы, и паровые биточки, кнели и запеканки, фрукты и кисели. А вот другой стол. Над ним объявление — «нет!» На столе — пища, которая запрещена больным. Здесь консервы,

перец, горчица, уксус, грибы, квашеная капуста. Зал красочно оформлен санитарными бюллетенями и стендами.

На конференции с содержательными докладами выступили врачи Г. С. Першина, М. М. Эннович и Л. Е. Кульмякова. А затем старший повар профилактория Кольцовского аэропорта М. П. Кокшарова рассказала собравшимся о том, как в домашних условиях готовить питание для больных язвенной болезнью и гастритами. Докладчикам было задано множество вопросов. Участники конференции смогли на деле убедиться, насколько вкусно и полезно лечебное питание, приготовленное умелыми руками.

Подобная конференция организована у нас не впервые. Хочется пожелать, чтобы такие мероприятия проводились чаще.

Э. КУРД,
начальник медсанчасти
Кольцовского аэропорта.



МЕРЫ ПРИНЯТЫ

30 сентября в газете «Авиатор Урала» была опубликована критическая заметка «Караул!» — взывают караульные», в которой сообщалось о плохом содержании караульного помещения ВОХР Уктусского подразделения.

Секретарь парторганизации Свердловского подразделения ВОХР тов. Качигин сообщил редакции:

«Отмеченные в заметке факты подтвердились. Меры приняты. На днях приступили к ремонту помещения. Комната для отдыха будет оборудована необходимой мебелью. Специальное снаряжение по истечении срока носки будет заменено новым».

В нашей стране огромная роль отводится работе амбулаторно-поликлинических учреждений в системе здравоохранения. Эти учреждения обслуживают и авиаработников. Исходя из задач преимущественного обслуживания работников гражданской авиации, медицинская служба Уральского управления проводит большую организационную работу по становлению и укреплению цеховых служб.

Важным звеном в работе медицинских учреждений является борьба за снижение заболеваемости с временной потерей трудоспособности. Следует отметить, что в целом по управлению заболеваемость систематически снижается. Так, в первом полугодии 1964 г. по сравнению с этим же периодом прошлого года заболеваемость снизилась на 13 процентов. Наиболее низкая заболеваемость в Тобольском аэропорту,

Добрая инициатива

Каждый день с летного поля Тюменского аэропорта вылетают на север самолеты, на борту которых дары солнечного юга: виноград, яблоки, арбузы. С начала сентября с помощью крылатой техники в Сургут, Березово, Урай отправлено более 400 кг фруктов.

Недавно в Тюменском аэропорту организован специальный комсомольский пост, члены которого контролируют отправку зеленого груза. Члены поста В. Мокушкин и Г. Боровик частые гости на грузовом складе отдела перевозок, встречаются они и с отправителями, выясняют их претензии и запросы.

На пороге зима. Скоро ударят сибирские морозы. Комсомольцы Тюмени своевременно проявили добрую инициативу, взяв под контроль отправку и доставку скоропортящегося груза.

В. МЕЛЬНИКОВ,
рабкор.



Происшествие предотвращено

Самолет ЛИ-2 под командованием Д. Н. Каторца следовал спецрейсом Тюмень — Березово. После ночевки в Тобольске экипаж готов был следовать дальше, но случилось непредвиденное.

Опробував утром двигатели, авиатехники аэропорта Алексей Саханов и Николай Тимофе-

ев обратили внимание на странное шипение, которое слышалось при провороте винта двигателя вручную.

Что бы это могло быть? Опытные специалисты во главе с Тимофеем Ильичем Кожевниковым тщательно обследовали правый двигатель и вскоре обнару-

жили трещину в шестом цилиндре.

Быстро и слаженно работали техники по ликвидации дефекта. На борту самолета находились скоропортящиеся фрукты, которые ждали на севере.

Прошло совсем немного времени, и самолет был готов к вылету. Члены экипажа от всей

души поблагодарили авиаспециалистов. Благодаря их бдительности и оперативной работе яблоки, виноград, арбузы в тот же день были доставлены в Березово.

Р. КАРАВКИН,
бортрадист самолета
ЛИ-2 Белорусского управления.

НА СТРАЖЕ ЗДОРОВЬЯ

где зав. медпунктом Е. В. Загвоздина, в Пермском подразделении, где начальником медсанчасти А. Г. Сидорова. Снизилась она на 16,9 процента и в первом Свердловском подразделении, где начальником медсанчасти Э. М. Курд.

Однако это не должно успокаивать медицинских работников, так как в нашей работе далеко еще не все благополучно. Особенно это касается медработников Уктусского и Тюменского аэропортов. Наиболее высокая заболеваемость в коллективе ремпредприятия, возглавляемого Н. Н. Китиным.

Это говорит о том, что начальники медсанчастей мало внимания уделяют работе в цехах и службах. До сих пор не укомплектована должность цехового врача в медсанчасти Тюменского аэропорта. В ряде медицинских коллективов неудовлетворитель-

но поставлена экспертиза временной нетрудоспособности. Слабо выполняют ВКК свои контрольно-консультативные функции. Имеются случаи нарушений в выдаче больничных листов, не везде четко ведется работа с диспансерной группой больных.

К сожалению, командиры подразделений, партийные и профсоюзные организации почти не интересуются заболеваемостью авиаработников. Ни при одном из междуречий не создано общественного совета, а в цехах и службах нет советов содействия. Мало того, не внедряется в практику опыт города Тулы, где население широко привлекается к проведению санитарно-оздоровительных мероприятий.

В тех подразделениях, где борьба за санитарную культуру

на производстве и здоровый быт возглавляются партийными и профсоюзными организациями, где осуществляется постоянный контроль за здоровьем авиаработников, — там резко снижается заболеваемость. Опыт работы предприятий Свердловской, Куйбышевской областей — наглядный пример этому.

Практическое руководство движением за санитарную культуру и здоровый быт, строгий контроль и выполнение комплексных оздоровительных мероприятий — все это входит в прямые обязанности наших медицинских работников. Только совместные усилия партийных, профсоюзных организаций и медработников помогут добиться снижения заболеваемости, производственного травматизма и повысить санитарную культуру в наших подразделениях, коллективах, цехах и службах.

А. КУЧЕРОВ,
начальник медсанслужбы
Уральского управления.

ПУШИСТЫЕ ПАССАЖИРЫ

РОВНО ГУДЯТ ДВИГАТЕЛИ САМОЛЕТА. ТОЛЬКО ЧТО ОН ВЗЛЕТЕЛ С ЛЕТНОГО ПОЛЯ ТЮМЕНСКОГО АЭРОПОРТА И ВЗЯЛ КУРС НА ЛУГОВУЮ. НА ЕГО БОРТУ НЕОБЫЧНЫЙ ГРУЗ — ЛИСИЦЫ.

ПУТЕШЕСТВЕННИЦЫ НЕ ПЛОХО ЧУВСТВУЮТ СЕБЯ В ПОЛЕТЕ. ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПИЛОТЫ ТЮМЕНИ ДОСТАВИЛИ В СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ СОТНИ ПУШИСТЫХ ПАССАЖИРОВ.

Читайте, выписывайте журнал «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ» орган Министерства гражданской авиации СССР

Журнал освещает многообразную жизнь гражданской авиации и рассчитан на широкий круг читателей. На его страницах публикуются материалы:

о воздушных трассах двадцатого века, проложенных между Западным и Восточным полушариями, от Арктики до Антарктиды;

о развитии космонавтики, героях покорения космоса, о путях освоения Вселенной на благо человечества;

о могучих флотилиях «пятого океана» — новых и новейших, отечественных и иностранных самолетах и вертолетах;

о людях крылатой профессии — богатырях неба и скромных тружениках земли;

о широком применении советской авиации на селе, в геологоразведочных и научных целях, во всех важнейших отраслях народного хозяйства;

о разнообразной деятельности многотысячного коллектива гражданской авиации, которая успешно решает одну из главных задач, записанных в Программе нашей партии, — задачу сплошной аэрофикации всей страны.

В журнале систематически печатаются очерки, рассказы, стихи, научно-популярные статьи и корреспонденции.

Журнал выходит один раз в месяц, форматом «Огонька», в цветных сменных обложках; печатается способом глубокой печати.



Расширяется в 1965 году отдел «За рубежом», где намечено помещать обзорные и информационные материалы о новой авиационной технике и работе иностранных авиакомпаний.

К работе в журнале, наряду с авторским активом из числа передовых авиаработников, привлекаются видные деятели советской авиационной науки и техники, космонавты, писатели, квалифи-

рованные журналисты и художники.

Подписка на журнал принимается без ограничений, с любого месяца во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными.

Подписная цена
На год — 3 руб. 50 коп.
На 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.
На 3 месяца — 90 коп.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
B2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 38563 Заказ № 5257
Тип. изд.-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.