СОРЕВНОВАНИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Авиатрасса Баку—Москва будет образцовой

В НОЯБРЕ 1963 года личный состав Азербайджанского управления гражданской авиации, борющейся за высокое звание коллектива коммунистического труда, обратился к работникам Московского управления транспортной авиации с призывом включиться в соревнование за превращение магистрали Баку—Москва в образцовую авиатрассу. Это начинание получило поддержку и одобрение Министерства гражданской авиации СССР, Политического управления и ЦК профсоюза авиаработников.

Авиаработники Внуковского аэропорта быстро откликнулись на этот призыв и приняли конкретные обязательства.

Организуя выполнение обязательств, командование, партийные, профсоюзные и комсомольские организации Бакинского и Астраханского подразделений много внимания уделили вопросам повышения регулярности и обеспечения безопасности полетов.

В подразделениях регулярно анализируется, как выполняются обязательства по превращению авиатрассы в образцовую, организован наглядный показ итогов работы экипажей за каждый месяц.

Ход соревнования за образцовую авиатрассу широко освещается на страницах многотиражной газеты «Советский авиатор». Редакция провела заочную конференцию авиапассажиров, несколько рабкоровских рейдов проверки выполнения социалистических обязательств.

Вопросы привлечения пассажиров, культуры их обслуживания в аэровокзале и на борту самолета стали центральными в работе коллективов. Рейсы Баку — Астрахань — Москва выполняют командиры кораблей 1-го класса, имеющие минимум 1:1 днем и ночью. Служба движения Бакинского аэропорта учитывает отклонения от времени вылета по расписанию в пределах 5 минут, вместо общепринятых 15 минут.

Для бортпроводников организована учеба, на занятиях перед ними выступают историки, работники культуры, отдела перевозок, опытные кулинары, искусствоведы и т. д. Подготовлены специальные тексты, в которых рассказывается о промышленных центрах, всесоюзных стройках, над которыми пролетает самолет. В полете бортпроводники проводят лотерею по розыгрышу сувениров Аэрофлота, это очень нравится пассажирам. В аэропорту Астрахань при гостинице создана комната «добрых услуг», в которой имеется все необходимое, чтобы пассажир смог бесплатно привести в порядок свою одежду, обувь, побриться и т. д. Коллектив Астраханского аэропорта привел в порядок помещения и территорию аэровокзала, прошлой весной здесь было высажено 1,5 тыс. декоративных деревьев, 8 тысяч корней кустарников, 500 кустов роз и других цветов.

В кассах Бакинского горагентства внедрена новая технология продажи билетов, позволившая ликвидировать очереди. Улучшена работа по бронированию мест для транзитных пассажиров. Летом, в период интенсивной загрузки пассажирских линий, выделяется дополнительное количество разъездных кассиров. Организована доставка билетов на дом. В целях рекламы широко используются возможности местного радио, телевидения и печати.

В аэропортах Баку и Астрахань четко организована регистрация, встреча и посадка пассажиров, они доставляются к трапу самолета. Выдача багажа производится на автоплатформах, специально переоборудованных для этого из автокар. После посадки самолета эта операция отнимает не более 10—15 минут.

Значительное улучшение технического обслуживания самолетов, повышение квалификации и классности летного, диспетчерского и технического состава явилось главным фактором обеспечения безопасности и повышения регулярности полетов.

В 1964 году по сравнению с 1963 годом регулярность движения самолетов на трассе Баку—Москва повысилась на 4—5 процентов, а в 4 квартале 1964 года была стопроцентной. Увеличилось количество пассажиров на каждом рейсе. Повысилась рентабельность. Если в 1963 году в среднем каждый рейс давал 551 рубль прибыли, то в 1964 году она составила 585 рублей. На авиатрассе Баку—Москва экипажи добились значительной экономии летного времени и топлива, что в денежном выражении составило в 1964 году свыше полумиллиона рублей.

Высокой регулярности полетов на авиатрассе Баку—Астрахань—Москва добился и коллектив аэропорта Астрахань. В 1964 году в среднем она составила 95 процентов. Это, в свою очередь, способствовало повышению загрузки транзитных самолетов. Коллектив Внуковского аэропорта, выполняя взятые обязательства, за год на авиатрассе Москва—Астрахань—Баку повысил регулярность вылетов самолетов из своего аэропорта в среднем на 23 процента.

Соревнование коллективов Бакинского, Астраханского и Внуковского подразделений продолжается. Следует и другим крупным коллективам последовать этому хорошему примеру.

И. ПЕРЕМОЛОТОВ,
инструктор Политуправления ГВФ.

ЭКЗАМЕН ВЫДЕРЖАЛИ

В ночь с 16 на 17 января впервые в Челябинском аэропорту произвел посадку самолет-гигант—пассажирский лайнер ТУ-114.

Организация приема и посадки самолета ТУ-114 работниками службы движения (руководитель полетов тов. БАКЛАНОВ) была блестящей.

Работники ночной смены ЛЭРМ (сменный инженер коммунист тов. АНДРЕЕВ) своевременно произвели технический осмотр и подготовили самолет к вылету.

170 пассажиров были приняты и размещены в гостинице работниками смены отдела перевозок, а самолет был загружен грузом.

Необходимо отметить и тот факт, что работники УРДС быстро, по-оперативному подтянули резервные самолеты ИЛ-18 для доставки пассажиров в Москву, поскольку минимум погоды для приема ТУ-114 в Москве не соответствовал.

Ф. ОЖЕГОВ,
заместитель секретаря партийной организации Челябинского объединенного подразделения.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

№ 7 (1409). СРЕДА, 27 ЯНВАРЯ 1965 г. Год издания XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

ОБЪЕМ РАБОТ ВОЗРОС ВДВОЕ

НА ДНЯХ в ЛЭРМ Березовского объединенного подразделения на профсоюзном собрании было заслушано сообщение начальника ЛЭРМ Юрия Петровича Новоселова о состоянии технического обслуживания самолетомоторного парка и о мерах по повышению исправности самолетов и вертолетов в 1965 году.

Тысячи самолетов прошли через руки технического состава, причем проведены десятки обслуживаний по 100 и 300-часовым регламентам, по смене двигателей и другим трудоемким процессам. Если сравнить цифровые показатели по техническому обслуживанию самолетов и вертолетов в 1964 году с прошлыми годами, то оказывается объем работ возрос вдвое.

В связи с постоянным ростом объема работ в ЛЭРМ возникает настоятельная потребность в учебе технического состава. Для этого необходима в первую очередь учебная база. А у нас пока нет ни классов, ни других учебных помещений.

Мешает в работе и имеющаяся у нас до сих пор текучесть кадров. Очень часто не успеешь вновь прибывшего специалиста ввести в строй, как он собирается уезжать. Видимо, нужно более строго подходить к подбору кадров и направлять на работу к нам лишь тех авиаспециалистов, которые действительно хотят трудиться в Березово и не побоятся трудностей, связанных с суровым климатом.

В целом коллектив ЛЭРМ у нас дружный. Многие товарищи борются за звание ударников коммунистического труда.

Пример в работе показывают авиатехники тт. Доценко, Лапшин, Швецов, Шибанов; авиамеханики тт. Первов, Новоселов, Лобанов, Усольцев, Гришкин и другие. Из числа вновь принятых на работу авиамехаников отлично зарекомендовали себя тт. Никитов, Малместратов.

С целью улучшения технического обслуживания самолетов и вертолетов в 1965 году мы планируем установить дополнительный тепляк для обслуживания самолетов АН-2 и стационарный док для вертолетов МИ-1 и МИ-4.

В. БОРОДИН,
председатель цехового комитета профсоюза ЛЭРМ Березовского объединенного подразделения.

При любом состоянии покрытий

Американская компания Транс уорлд эрлайнс в аэропортах Кеннеди, Охар и Лос-Анжелос ввела в эксплуатацию оптическую систему точной установки самолета под загрузку. Это цветные светильники с направленным излучением, свет которых пилот видит только при определенном положении его самолета на перроне.

«Преимущество системы, — пишет «Америкен авиаэйшн», — состоит в том, что ее можно использовать при любом состоянии покрытий аэродрома, когда разграничительные линии на покрытии закрыты снегом или грязью».

«Гражданская авиация».

* * *

Обсерватория в стратосфере

С помощью телескопа, поднятого на стратостате,—рассказывает журнал «Велтрамфарт»,—были сделаны спектральные снимки атмосферы Марса, подтвердившие наличие в ней углекислого газа и паров воды. Таким же способом предполагается сфотографировать в ближайшее время облачный покров Венеры. Перед кварцевым зеркалом телескопа, имеющего диаметр 91 см, предстанут также Юпитер, Сатурн, Уран, Нептун, Меркурий и Плутон.

КАНАРЕЕЧНЫЙ БИЗНЕС

Самолеты «Сабены» за последнее время наводнили канарейки: ни один рейс из Анверса (Голландия) на Канарские острова и обратно не обходился без присутствия на борту этих певучих пассажиров.

Подоплеку столь необычного явления удалось раскрыть. Оказывается, голландские дельцы отправляли выращенных ими канареек на острова, где выгодно продавали их туристам. Последние возвращались затем с «канарскими» канарейками в... Голландию.

По следам наших выступлений

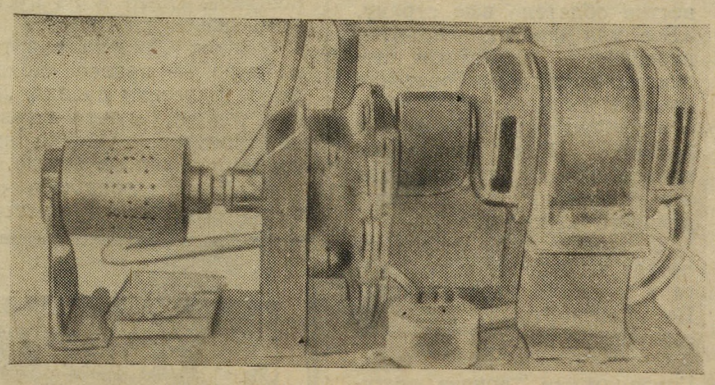
«Когда же будет селектор?»

С таким вопросом обратились работники аэропорта Ныроб к командиру Пермского подразделения через газету 9 января. Ниже мы публикуем ответ И. Т. КАРНАУХА.

Для аэропортов МВЛ необходимо переговорное устройство определенного типа. Однако выпуск их промышленностью прекращен.

В 1965 году для аэропорта Пермь выделено новое переговорное устройство. С его установкой освободятся два переговорных устройства, которые и будут направлены в аэропорты Ныроб и Соликамск.

Уголок рационализатора



Добрая слава идет в Уральском управлении об умельцах ремпредприятия.

Перед вами приспособление для механической резки заклепок по заданной длине. Авторами его являются мастера цеха 3 ремпредприятия Н. А. Куликов и Д. Т. Ушаков, которые зарекомендовали себя в коллективе как активные рационализаторы.

С. ВЕТРОВ.

Спорт

УПОРНЫМ ЛЫЖНЯ ПОКОРЯЕТСЯ

В прошлое воскресенье на Арамильских холмах состоялось открытие зимней спартакиады Свердловского объединенного подразделения. Ясный безветренный день, хорошая лыжня настроили спортсменов на боевой лад. Впереди зимняя спартакиада Уральского управления и поэтому каждый стремился показать высокий результат, с тем чтобы удостоиться чести представлять свой коллектив на соревнованиях сильнейших лыжников-авиаработников.

Первыми вступают в борьбу женщины—участницы бега на три километра. Основная борьба разгорается между Васильевой (БАО) и Рещук (Кольцовская школа № 92). Лучший результат у Васильевой — 17 минут 35 секунд. Болельщики возлагали большие надежды на работницу отдела перевозок Нину Гиматову. Однако опытной спортсменке не повезло. Она сломала на дистанции лыжу и финишировала пешком.

Дается старт для участниц бега на пять километров. Как и следовало ожидать, здесь вне конкуренции была перворазрядница Маргарита Болотова. Пройдя дистанцию в отличном темпе, она на полторы минуты опередила свою ближайшую соперницу Д. Валиахметову, которая заняла второе место.

В полдень начались забеги мужчин. 40 человек оспаривали первенство на пятикилометровой дистанции. Когда работник ЛЭРМ Виктор Фирсов пересек финишную прямую, стрелки судейских секундомеров показывали 25 минут 55 секунд.

С особым интересом зрители ждали выступления сильнейших лыжников подразделения в гонках на 10 километров. Большинство среди участников кандидаты в сборную подразделения. Вот почему сразу же после старта на лыжне разгорелась упорная борьба. Один за другим уходят со старта Анатолий Кочнев (ЛЭРМ), Василий Бабин (летное подразделение), Геннадий Смирнов (ЛЭРМ), Владимир Кашафутдинов (летное подразделение) и другие сильнейшие лыжники коллектива. Много ждали от Василия Бабина. Несмотря на недавнюю болезнь, он из года в год прогрессирует и показывает хорошие результаты. Секундомеры внесли ясность в предположения. Лучшее время на финише показал Анатолий Кочнев (41 минута 20 секунд). Василий Бабин проиграл ему 10 секунд.

Интересно, что организаторы спартакиады установили специальный приз для «старичков», сумевших показать на соревнованиях неплохие результаты. Его первым обладателем стал шофер автобазы В. Ф. Коротких.

Несмотря на свои сорок лет, он успешно пробежал «десятку».

В итоге упорной борьбы первое место среди коллективов заняла команда летного подразделения. На втором месте лыжники ЛЭРМ, на третьем — БАО.

Спартакиада показала, что гонщики Свердловского подразделения находятся в хорошей форме. Соревнования прошли четко и организованно. В этом, бесспорно, есть заслуга и начальника БАО тов. Чибисова, который не только выделил для спортсменов необходимый транспорт, но и нашел время поболеть за своих лыжников.

К сожалению, этого нельзя сказать о службе АМСГ (начальник тов. Беломаз). Ссылаясь на чрезмерную занятость работников, руководители службы всячески препятствуют выступлению на соревнованиях спортсменов. Наплевательски относятся к физическому воспитанию и в СМУ-8. Только этим можно объяснить тот факт, что строители пришли за лыжами за день до соревнований, весь инвентарь был уже разобран.

Рассказывая о спартакиаде, хотелось бы отметить успешное выступление на лыжне школьников. Среди них лучший результат показал Ясенко. Второе место в беге на пять километров занял Белов, третье — Зубахин.

М. ГОРЮКОВА,
инструктор физкультуры.

Из странствия возвратясь...

Интересный вечер состоялся на днях в школе кольцовских авиаработников. Пионеры и комсомольцы собрались, чтобы послушать своих товарищей, побывавших в дни каникул в Москве.

Вечер открыла секретарь комитета ВЛКСМ Люда Криворотова, которая горячо поблагодарила от имени школьников организаторов незабываемой поездки. Ученики О. Дикова, Л. Добрицина, Л. Юровских и другие подробно рассказали об увлекательном путешествии, поделились впечатлениями об интересной встрече с космонавтом Поповичем, школьниками столицы.

Н. ПЕТРОВ.

СПРАШИВАЙ—ОТВЕЧАЕМ

Возможна ли загрузка слитков без прокладки?

Эта мысль возникла у диспетчера по центровке отдела перевозок Челябинского аэропорта В. И. АГЕЕВА. Он обратился в редакцию газеты «Авиатор Урала» с письмом, в котором изложил свои соображения и расчеты по этому поводу.

Редакция обратилась к начальнику технического отдела Кольцовских ЛЭРМ тов. НИКАНОРОВУ с просьбой прокомментировать упомянутое письмо тов. Агеева.

Вот что сообщил нам тов. Никаноров.

В письме В. И. Агеева произведен расчет сил трения груза для статических условий (укладка груза на наклонную плоскость в условиях склада отдела перевозок). Эти расчеты не подходят для динамических условий нахождения груза в багажнике самолета, когда на него действуют инерционные силы при взлете, посадке, болтанке, торможении и другие случайные силы, не поддающиеся предварительному учету.

Советуем челябинским товарищам направить рационализаторскую мысль на создание специальных контейнеров, которые можно было бы швартовать в багажниках.

К 20-летию великой победы

Призвание

ОЧЕРК

Ю. БОЧАРОВ

БЕСШУМНО катит свои воды Тобол и только здесь, у слияния со старшим братом Иртышом, говорливо кружится вода. Здесь подолгу стоят люди, вслушиваясь в этот поющий водный поток.

Сюда, к подножию исторического Тобольска, часто прибегал любознательный мальчуган по имени Манаф. Увлеченно смотрел он раскосыми глазами на басовито гудящие пароходы, завидовал грузчикам, легко и ловко перетаскивающим сразу по нескольку четырехпудовых мешков.

Не терпелось пареньку самому испытать радость труда. Желание работать не давало покоя. Он уговорил отца и 14-летним юнцом поступил грузчиком на пристань Тобольского порта.

Однажды, разгружая пароход, Манаф услышал нарастающий откуда-то сверху моторный гул. Паренек остановился, прикрыл глаза ладонью от солнца и увидел в небе самолет. Точнее, это была крылатая лодка с мотором.

Дома Манаф увлеченно рассказывал родным о полете «Самолета-лодки» и тут же узнал: рядом с деревней начали строить аэродром для настоящих сухопутных самолетов.

— Пойду в авиацию, — твердо решил Манаф. А на другой день он уже трудился рядовым рабочим на аэродроме. Было это в 1931 году...

Аэродром построили довольно быстро. Беспокойная жизнь началась у Манафа. Садились на аэродроме ярко-зеленые «Шаврушки» и пассажирские АНТ-9. Обслуживали их приехавшие из Свердловска авиатехники.

Манафу пока не разрешали работать на самолетах. Он гладил ладонью по отполированной обшивке, завидовал техникам, обслуживающим самолеты. Желание готовить крылатые машины к полетам не давало покоя. Манаф неотступно ходил за старшим техником, уговаривая отправить его на учебу. Вскоре он уехал в Свердловск.

Весной 1933 года Манаф получил диплом авиамоториста. Друзья с интересом рассматривали лощеную бумагу с круглой печатью и распластавшей крылья эмблемой, горячо поздравляли Манафа, крепко жали руку.

С теплотой вспоминает об этом Манаф Абдулович Ташбулатов: — Это был волнующий день — день, с которого и начался мой путь в авиацию...

ШЛИ ГОДЫ. Мужала наша Родина, росла и гражданская авиация. На Тобольский аэродром стали садиться более совершенные самолеты «Сталь-2», ПС-9, Г-1, Г-2. Неустанно совершенствовал свои знания и Манаф Абдулович.

В 1936 году он успешно сдал зачеты и получил диплом авиационного техника. А вскоре был направлен на освоение северной авиатрассы в Салехард.

Война! Это тревожное известие облетело всю страну. «Все для фронта, все для победы!» — под таким лозунгом трудились советские люди. В 1941 году был призван в Советскую Армию и Манаф. Как грамотного авиационного специалиста его направили в авиацию дальнего действия.

С первых дней войны он летает в глубокие тылы врага в качестве бортмеханика. На транспортных ЛИ-2 он совершил десятки вылетов.

Стояла осень 1944 года. Гитлеровские войска отступали по всему фронту. Авиаторы обеспечивали партизан боеприпасами и продуктами...

В один из дней экипаж ЛИ-2, в составе которого летал Манаф Абдулович, совершал второй рейс во вражеский тыл. На борту находились противотанковая пушка, расчет и боеприпасы. Начинало светать, а лететь предстояло еще долго. Прошли линию фронта. Внезапно из-за облаков вырвалась немецкая «рама». Командир резко повел самолет на снижение — в облака. Но немец уже пикировал и поливал наш ЛИ-2 огненной трассой пуль.

Убит стрелок. Манаф занял его место, развернул турель и открыл по фашисту ответный огонь. Пули впивались в черный с белыми крестами фюзеляж немецкой машины. Огненная строчка прошлась по кабине. Немец не выдержал — отвернул. Отстала фашистская «рама», но первый бой дал знать себя позднее...

Самолет заходил на посадку на чешскую землю в тылу врага. Манаф выпустил шасси. Но одна нога не встала на замок, а другая зависла в среднем положении. Оказалось, что перебит гидрошланг. Он-то и не пускал ногу шасси на замок.

Экипаж решил садиться на одно — правое колесо. Впереди лесная поляна. Легкий толчок, почти ювелирная посадка. Однако винт все-таки задел за землю.

— Долго пришлось «лечить» самолет... — вспоминает Манаф Абдулович. — Но ведь тогда делалось все с удвоенной энергией — как-никак работали в тылу врага! Да и победить фашизм хотелось побыстрее.

МАНАФ Абдулович, как и все советские люди, дождался этого заветного дня — Дня Победы. После демобилизации он возвратился в свой родной Тобольск, где начинал свою авиационную биографию.

Заметно вырос за эти годы город. А аэропорт стал воздушными воротами Севера. За долгие годы Манаф Абдулович приобрел богатый опыт обслуживания самолетов, обучил немало молодых авиаспециалистов.

Всего полгода остается ему до заслуженного отдыха. Более 30 лет трудится он в авиации. Все так же спокойно катит свои воды Тобол. Много воды утекло из него в Иртыш. Но из сердца Манафа Абдуловича не утекла ни одна капля любви к авиации. С годами она возмужала и стала крепче.

Я смотрю на его широкое, обветренное лицо, вглядываюсь в чуть прищуренные глаза, обведенные лучистыми морщинками. Я вижу радость счастливого человека.

— Трудно теперь разделить, где жизнь, где авиация, — замечает Манаф Абдулович. — Нет между ними границы.

Недавно Тобольский аэропорт стал принимать турбовинтовые самолеты АН-24. Люди в технических куртках готовят и обслуживают их с особой любовью. Среди них трудится и ветеран Тобольского аэропорта Манаф Ташбулатов.

Урал—Бухара

На карте
Четкий проложив маршрут,
Крылатые работники
Урала
Направились на помощь.
Здесь их ждут,
Чтобы уборке положить
начало.

Магнитогорск
с Актюбинском под нами
Проплыли,
А за ними Челкары.
Не близкий путь пролег
над облаками —
От города Перми
до Бухары.

И не напрасно
Этот путь прошли мы.
Нас хлопок ждал,
Настал его черед.
И над плантацией
необозримой
Пошел за самолетом
Самолет!

Ю. ЮЖАКОВ,
авиатехник Пермского объединенного подразделения.

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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 17080. Заказ 1538.

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