

Авиатор Урала

№ 27 (1429).
СРЕДА,
7 АПРЕЛЯ
1965 г.
Год издания
XXIII

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Конференция авиарботников

Пятого апреля в помещении большого зала Свердловского облсовпрофа состоялась XIV территориальная конференция уральских авиарботников. С докладом выступил председатель теркома профсоюза авиарботников В. С. Кизиков.

После выступления делегатов состоялись выборы нового состава теркома и ревкомиссии. Участники конференции избрали делегатов на XII съезд профсоюза авиарботников и Свердловскую межсоюзную областную конференцию.

Подробный отчет о конференции будет опубликован в ближайшем номере «Авиатора Урала».

ЭТО ОБЛЕГЧИТ ТРУД ШТУРМАНА

Для того чтобы труд штурмана был производительнее, мы издали на фотобумаге сводные таблицы по производству полетов на наших аэродромах. Кроме того, нами изданы специальные справочники для летного состава самолетов ЯК-12 и вертолетов МИ-1. Это сделано с целью облегчить работу и сократить время на пользование справочным материалом.

Для более длительного сохранения бортовых пеленгационных карт мы заключили их в целлофановые мешочки. Такая работа не составила особой трудности, а польза от этого большая.

На самолетах мы смонтировали для каждого штурмана специальные переходники. С их помощью штурман может прослушивать связь командира корабля с землей и вести связь с командиром корабля.

Наш штурманский состав активно участвует в обсуждении штурманского опыта командиров кораблей, помогает им в этом.

Хочется внести два предложения. Во-первых, в учебном подразделении следует сделать снимки наиболее громоздких схем и чертежей на фотобумаге и выдавать их слушателям. Это значительно упростит учебный процесс и повысит качество подготовки штурманов и всего летного состава.

Второе. Предлагаю завести тетради, вроде конспектов, для летного состава. Они будут нужны на разборах и занятиях, чтобы заносить в них необходимые вопросы и предложения.

Кроме того, штурманы подразделений обязаны участвовать в обсуждении вопросов повышения минимумов погоды, выдвижения кандидатур на переучивание на новой, более совершенной технике.

На мой взгляд, следует со всем летным составом провести дополнительно занятия по изучению гирокопического индукционного компаса «ГИК-1» с таким расчетом, чтобы авиаторы в практических полетах полностью использовали все возможности этого прибора.

Курс — на безопасность

С совещания работников штурманской службы Уральского управления ГА

На днях в Кольцовском аэропорту состоялось совещание штурманов наших подразделений. Совещание открыл заместитель начальника управления по летной службе тов. Туболец. Затем с докладом выступил флагштурман УрУ ГА тов. Игнатченко.

Опытот своей работы поделились участники совещания. Так, старший штурман Тюменской авиагруппы тов. Печеркин отметил, что в целом в работе штурманской службы есть некоторые успехи: часть специалистов переучилась на вертолеты МИ-6 и самолеты АН-24.

— Но недостатков у нас больше, — замечает тов. Печеркин. — Не хватает штурманского состава. Плохо помогают штурманам связисты — оборудование по-

садки в Тобольске установлено, но приводные работают плохо.

В заключение своего выступления тов. Печеркин предлагает переиздать сборник № 2 местных авиалиний.

На трибуне — старший штурман первого Свердловского подразделения тов. Авдеев. Он говорит о том, что коллектив в 1964 году провел большую работу по специальной подготовке летно-подъемного состава. Разработаны вопросники по каждой трассе, проведены тренировки на тренажерах.

Старший штурман второго Свердловского подразделения тов. Хамитов рассказал о делах своего коллектива, внес предложение доверить пилотам на точках опечаты-

вать барографы своими печатями.

Дежурный штурман Кольцовского аэропорта тов. Ковалов вел разговор о ведении специальной документации. — Некоторые экипажи, — сказал он, — особенно это касается тюменцев, приходят на предполетную подготовку без штурманского снаряжения, без карты и с неоформленной документацией. А дежурные штурманы не уделяют этому должного внимания. Так, командир корабля тов. Грачев явился к дежурному штурману с незаполненным бортжурналом после полета от Тюмени до Кольцова.

Штурман Салехардского подразделения тов. Лобырев в своем выступлении отметил, что в минувшем году в подразделении не было происшествий по вине летного состава. Он высказал пожелание, чтобы вертолеты и самолеты, работающие в сложных условиях Крайнего Севера, оснащались более совершенным оборудованием. На самолетах АН-2 тов. Лобырев предлагает установить дымовые пашки для определения направления ветра перед посадкой на площадках.

О более тесном контакте в работе командиров экипажей, штурманов и связистов говорили в своих выступлениях штурман летного коллектива первого Свердловского подразделения тов. Слепушкин, начальник службы связи Кольцовского аэропорта тов. Хворостов, начальник службы связи Уральского управления тов. Ануфриев и другие участники совещания.



во все подразделения единые данные о самолетах Министерства гражданской авиации.

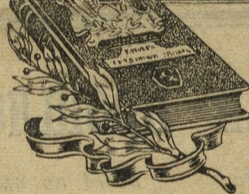
Думается, все это в значительной степени облегчит труд штурманов.

А. КОВАЛЕНКО,
старший штурман
Пермского подразделения.

Помимо всего, работникам управления совместно с преподавателями учебного подразделения нужно разработать единый вопросник по каждой дисциплине для каждого класса пилота, штурмана, бортрадиста, бортмеханика отдельно и выслать в подразделения.

И последнее. Работникам летно-штурманского отдела нужно разработать и выслать

КНИГА ТРУДОВОЙ СЛАВЫ



30 лет в авиации

Вера Никитична в авиацию пришла более 30 лет назад, а точнее — в 1934 году поступила в Батайское летное училище ГВФ и в 1938 году закончила его.

На летной работе она проработала до 1944 года. Вера Никитична был присвоен 2 класс

летчика. С 1946 года В. Н. Криволапова работает в службе движения в подразделениях Тюменской авиагруппы. Отлично зная летную работу, она так же квалифицированно выполняет и трудные обязанности по руководству полетами.

Достаточно сказать, что за все время службы в Аэрофлоте Вера Никитична не имеет ни единого взыскания. Зато ей

объявлено множество благодарностей и других поощрений.

Хорошо руководить полетами Вера Никитична помогает не только ее богатый опыт летной работы, но и обширные познания в радиотехнике. Ведь она не только летчик, но и дипломированный радиоспециалист.

Постановлением бюро Тюменского областного комитета КПСС от 1 марта 1965 года заместитель начальника Сургутского аэропорта по движению В. Н. Криволапова за высокие показатели в труде и активное участие в общественной жизни занесена в областную Книгу почета.

В. СИБИРЕВ.

Пока флаг не поднят...

Ранняя весна поставила перед сургутскими авиарботниками задачи, от успешного решения которых будет зависеть как выполнение государственного плана авиатранспорта, так и обеспечение безопасности полетов.

Главное, на что в первую очередь следует обратить внимание командования и общественных организаций Сургутского объединенного подразделения, — это работа с летным составом, обучение, тренировка экипажей. Дело в том, что большинство летчиков не имеет пока достаточной специальной подготовки для выполнения сложных полетов.

Подготовка летных кадров усложняется в Сургуте тем, что она будет проводиться параллельно с комплектованием летных коллективов.

В настоящее время в летном подразделении (командир М. В. Прыдко) составлены графики теоретических занятий и тренировок с личным составом. Однако ввиду нехватки достаточно квалифицированных летчиков сургутским авиаторам нужна помощь летно-штурманского отдела авиагруппы и управления.

Интересы безопасности воздушного движения очень остро ставят вопросы совершенствования наземных сооружений. В частно-

сти, совершенно ненормально положение, когда в аэропорту отсутствует рулежная дорожка. Места стоянок для вертолетов надлежащим образом не оборудованы. В результате песчаные вихри при запуске двигателя преждевременно выводят лопасти несущих винтов из строя.

Серьезных упреков заслуживает работа отдела кадров Тюменской авиагруппы в подборе диспетчеров службы движения. К нынешней весне коллектив диспетчеров Сургутского аэропорта пришел неуккомплектованным: на должности диспетчеров были зачислены случайные, неработоспособные люди. Так, направили в свое время из Тюмени тов. Моисеева на диспетчерскую работу. Через неделю он допустил дисциплинарный проступок. Пришлось уволить.

Сложным в Сургутском подразделении остается пока и вопрос с укомплектованием кадровой инженерно-авиационной службы. Коллектив ЛЭРМ, возглавляемый А. И. Патрушевым, трудился зимой в исключительно тяжелых условиях.

Хотя перевод самолетов АН-2 на полавки будет осуществляться в Тюмени, на долю работников ЛЭРМ в Сургуте выпадает немалая забота по приведению в поря-

док причальных плотов, якорного и иного хозяйства.

Назрела необходимость основательным образом улучшить энергоснабжение аэропорта. Более того, такая возможность в настоящее время имеется. Рыбоконсервный комбинат передает в пользование аэропорта трансформатор в 100 киловатт для подключения к высоковольтной линии. Аэропорту необходимо лишь построить линию электропередачи протяженностью в 1 километр. Опоры, провода, изоляторы имеются. Если построить эту линию, аэропорт не будет больше испыты-

Навстречу весенне-летней навигации

живать недостатка в электрооборудовании.

Пока флаг летней навигации не поднят, следует позаботиться также и о противопожарной безопасности. Необходимо исключить случаи, когда слив горючего производится прямо под фюзеляжами самолетов и вертолетов.

Думается, что все эти задачи сургутским авиаторам по плечу.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Биография Леонида Исакова схожа с биографиями его сверстников. Школьные годы, пионерия, техническое училище, а затем Советская Армия.

Но вот служба окончена. Куда пойти трудиться? Леонид Исаков поступает на работу в аэропорт, поближе к крылатым машинам. Трудится в отделе перевозок, однако все это время юношу не оставляет мечта попасть на самолет.

Сегодня желание Леонида осуществилось. Вот уже 10 месяцев он летает на пассажирских лайнерах борпроводником. Работа ответственная, хлопотливая, однако он успешно с ней справляется. Воздушные путешественники благодарят его за заботу и внимание, довольна им и девочка, которой Леонид предложил в полете конфеты.



В ЭТОМ году работникам отдела перевозок Курганского подразделения предстоит выполнить большой объем работ. Достаточно сказать, что только пассажиров мы должны перевезти 143 тысячи человек. Цифра солидная. Вот почему уже сейчас нами принимаются все меры для того, чтобы план по перевозке груза и отправки пассажиров был выполнен по всем показателям.

На карте области пролегли новые авиалинии, связывающие Курган с отдаленными поселками и городами. Для удобства пассажиров открыто семь касс по предварительной продаже билетов. Так, например, желающие воспользоваться услугами самолета могут приобрести билеты в Куртамыш и других городах. Принимаем мы заказы на авиабилеты и по телефону.

Для более широкого привлечения пассажиров ведется рекламная работа. Стенды и расписания рейсов можно встретить на многих улицах Кургана.

К сожалению, мы испытываем большие неудобства из-за нехватки помещений. Давно назрел вопрос о строительстве в Кургане нового аэровокзала. Ничтожно мала

в коллективе отдела перевозок работают настоящие труженики, горячо любящие свою специальность. Многие перевозчики успешно овладели несколькими смежными профессиями. Это во многом облегчает труд. Если кто-нибудь из работников по той или иной причине не вышел на смену, его всегда есть кем заменить.

Пассажиру — заботу и внимание

Многим из своих подруг передала она свой богатый опыт, помогла освоить нелегкую специальность перевозчика. Напряженная работа не мешает Е. К. Новоселовой активно участвовать в общественной жизни подразделения.

Галина Соколова и Валентина Рукавишниковы. Они не только успешно занимаются спортом, но и являются для других хорошим примером в труде.

Много теплых слов можно услышать в аэропорту о дежурной справочной бюро Н. А. Усовой. Это ей чаще всего пишут пассажиры благодарности. С большим тактом она умеет дать справку, объяснить пассажирам, как быстрее долететь до того или иного аэропорта.

Сейчас работники отдела перевозок вместе со всем коллективом готовятся к осенне-летней навигации. Мы уверены, что с планом справимся, новый рубеж будет взят.

З. ПИНЕГИНА,
диспетчер отдела перевозок.

Рубеж будет взят!

у нас комната матери и ребенка. Не отвечает элементарным требованиям камер хранения. Особенно тяжелая обстановка складывается в аэровокзале в часы неблагоприятной погоды. Пассажирам негде разместиться, особенно тем, у которых дети.

Мы с полным основанием гордимся нашими маяками производства, которые показывают образцы коммунистического отношения к труду. К ним относятся заведующий коммерческим складом Е. К. Новоселова. Семнадцать лет работает она в отделе пере-

Давно работает в подразделении и диспетчер У. Е. Кий.

Курганские спортсмены не раз завоевывали на спартакиадах управления призовые места. Приятно, что наряду с другими честь коллектива успешно защищали наши де-

„КОСМОС — ПЕРМЬ — БАЙКОНУР“

Так называется фотогазета, посвященная героям космоса П. И. Беляеву и А. А. Леонову.

Яркие снимки рассказывают о горячих встречах пермяками покорителей Вселенной. Эти фотографии вы-

ПОБЕДИЛО МУЖЕСТВО

Недавно при выполнении рейсового полета вертолета Ми-4 с пассажирами в подразделении, где командиром тов. Белянин, произошло разрушение правой амортизационной стойки и обрыв переднего подкоса крепления правого угла шасси. В результате этого колесо осталось висеть на заднем подкосе и свободно болталось.

Командир вертолета В. В. Матвеев и второй пилот В. К. Лукьянов проявили спокойствие и мужество, показали высокую технику пилотирования при посадке на козелки, подготовленные группой технического состава.

Правильные и грамотные действия экипажа и технического состава предотвратили поломку вертолета.

«КАРМАННЫЙ» ВЕРТОЛЕТ

12 лет будапештский механик Вилмош Мюллер трудился над созданием одноместного портативного вертолета. И вот он готов. Машина, оснащенная мотором «Фольксваген» емкостью 1200 кубических сантиметров, может продержаться в воздухе 5 часов и развивать скорость около 130 километров в час.

Преимущества «карманного» вертолета: для взлета требуется небольшая площадка размером 4×4 метра, для разборки вертолета нужен всего час, его детали умещаются в шкафу.

В ближайшее время Вилмош Мюллер собирается совершить на своем вертолете первый взлет, изучив предварительно правила воздушного движения и сдав экзамен на право пилотирования геликоптера. После удачного испытания конструктор собирается предложить вертолет государству для контроля за движением транспорта.

полнены старшим штурманом Пермского подразделения Алимом Юрьевичем Коваленко.

Фотогазета о звездных полетах — не первый опыт фотолюбителя. А. Коваленко удачно живописует на снимках не только труд людей, но и богатую природу Урала.

Новая фотогазета привлекла большое внимание авиаработников, которые пожелали фотолюбителю новых творческих удач.

Л. ЕФИМОВ.

НАГРАДЫ ЖДУТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

В Курганском подразделении многие авиаторы увлекаются фотографией. Вот почему, когда в коллективе был объявлен конкурс на лучший снимок, в нем приняли участие представители различных служб. Конкурс проходил под девизом «Труд и отдых авиаработников».

Сейчас подводятся итоги интересного творческого соревнования. В папке у жюри кадры, отражающие напряженные трудовые будни авиаторов, пейзажи, фотоэтюды. Обращают на себя внимание работы, которые предложили инженеры Шорохов и Воробьев.

Согласно условиям конкурса лучшие фотоснимки будут отмечены первой, второй и третьей премиями. Кто добьется почетного права быть в числе призе-

хорошие ВЕСТИ

ров, определяют члены жюри, которое возглавляет А. М. Белозеров.

С. ФРОЛОВ.

В ГОСТЯХ У ВОИНОВ

На днях в гостях у курсантов Челябинского штурманского авиационного училища побывал герой польского партизанского движения, начальник Магнитогорского аэропорта Александр Васильевич Кузнецов.

Кавалер «Золотого креста» рассказал воинам о славных подвигах в годы Великой Отечест-

венной войны, о жарких схватках с фашизмом.

А. В. Кузнецову было задано много вопросов будущими авиаторами. В заключение интересной волнующей встречи воины посмотрели документальный фильм «Суровая память», в котором многие кадры посвящены Александру Кузнецову.

Письма в редакцию

Учесть уроки прошлого года

Наша геологоразведочная экспедиция работает с авиаторами Тюменской авиагруппы в тесном содружестве. Нельзя, однако, сказать, что обеспечение геологов авиацией достаточно отработано. Нередки еще, к сожалению, случаи, когда из-за несвоевременного прилета самолетов, а особенно вертолетов срываются изыскательские работы.

За IV квартал прошлого года, например, общий недолет по вертолетам МИ-1 составил 270 часов. Не лучше обстояло дело с обеспечением нас вертолетами МИ-1 и в начале нынешнего года. Так, вертолеты, предназначенные для гравиметрической съемки, прибыли в Сургут с запозданием на полмесяца. В результате несколько полевых партий в течение двух недель были на простое, что в конечном счете привело к крупным убыткам.

Простой вертолетов командование авиагруппы объясняет отсутствием достаточного числа подготовленных экипажей. Дозволено часто мы лишены возможности использовать вертолеты

МИ-4 по прямому назначению из-за того, что большинство прикомандированных к нам экипажей не имеет права полетов с подбором посадочных площадок.

Как недостаток, мы считаем то, что пилоты не всегда предупреждают руководителей экспедиции о сроках убытия самолетов и вертолетов на регламентное обслуживание. Это в известной мере осложняет планирование геологоразведочных работ. По договорам, которые мы имеем с авиаторами, предусматривается составление двусторонних актов в случае простоев. Авиаторы, как правило, от составления таких документов в прошлом году уклонялись.

Коллектив геологоразведочной экспедиции надеется, что недостатки, допущенные в организации обеспечения нас авиацией в 1964 году, больше не повторятся.

В. ФЕДОРОВ,
главный геофизик Сургутской геологоразведочной экспедиции.

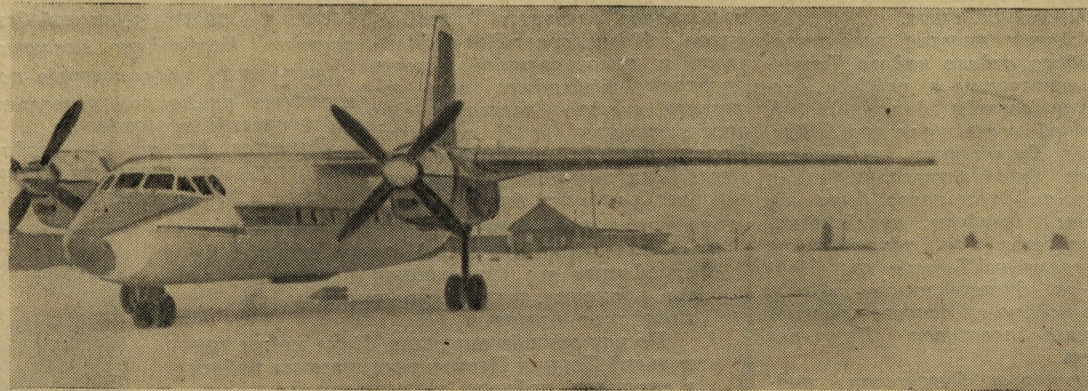
НАДОМНИКИ ПОНЕВОЛЕ

С некоторых пор по распоряжению начальника Березовского аэропорта тов. Крынского служба ГСМ была лишена помещения. В комнату, где размещались мы, перевели планово-экономический отдел. Правда, выделили для нас комнатушку, что называется, без окон и дверей. Практически работать в ней невозможно. Многие документы приходится дорабатывать дома.

Мы обращались по указанному поводу к секретарю партийной организации тов. Чайникову, но результатов пока нет.

Н. ПЕРВОВ,
начальник службы ГСМ Березовского авиационного подразделения.

Фотоинформация



На трассах Приполярного Урала наши летчики пилотируют современные самолеты АН-24, которые полюбились жителям Севера.

На снимке: самолет АН-24 в Березовском аэропорту.

Фото С. ФРОЛОВА.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15276

Заказ № 2585

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

ЭТО ИНТЕРЕСНО!