

РУКОВОДСТВУ ПОЛЕТАМИ — ЧЕТКИЙ РИТМ

Наш Пермский аэропорт с каждым годом наращивает темпы воздушных перевозок, увеличился резко поток самолетов. Сейчас в город прилетают красавцы ИЛ-18, которые связывают столицу Прикамья с южными здравницами — Минеральными Водами и Сочи, Ленинградом и Ташкентом. А в скором времени к нам пожалуют в гости и самолеты ТУ-124.

Все это, безусловно, накладывает на движущихся особые

обязанности. Однако у нас имеется ряд серьезных недостатков, мешающих в полную силу обеспечивать высокую ритмичность воздушного движения. Коротко расскажу о них.

Что имеет наш командно-диспетчерский пункт? Дальний привод, УКВ станцию и пеленгатор и одну коридорную приводную. Каждый из этих объектов находится на большом удалении от нас. Эта раз-

общенность значительно усложняет работу.

Долгое время нам обещают построить новую приводную станцию. Но обещания эти остаются на бумаге, а дело не движется. Такая же плачевная судьба постигла и «обещанный» нам обзорный локатор.

Вот и приходится иной раз подводить самолеты с ТВД почти на своем эшелоне на точку и только над ней давать команду на снижение.

Все это, разумеется, не дает возможности оперативно руководить полетами, да и не может обеспечить в полной мере безопасности полетов. Кроме того, создается ненужная никому нервозность у экипажей и диспетчерского состава КДП.

Правда, за последнее время кое-какие сдвиги намечались.

Хочется отметить и такое положительное явление, как раздвоение СКП—КДП на отдельные пункты. Это значительно облегчило работу диспетчеров КДП, но следует признать, пока еще очень мало дало для улучшения руководства полетами.

У нас были случаи, когда самолеты находились в зоне КДП, а радиопрограммы о вылетах их не поступало. Особенно это относится к Янаульскому аэропорту. С ним у нас пока плохая связь.

В итоге хочется сказать, что для более четкого и оперативного руководства движением в нашей зоне следует создать самые элементарные условия, т. е. ввести в строй необходимые объекты, а не ограничиваться одними обещаниями.

Н. ИВАНОВ,
диспетчер КДП
Пермского аэропорта.

ХОРОШЕЕ ПРАВИЛО

Во 2-м Свердловском объединенном подразделении стало правилом — в начале разбора личный состав знакомится с наиболее важными событиями международной жизни.

В летном коллективе самолетов ЯК-12 с обзором международных событий выступил командир летного коллектива Л. Н. Печеркин. Готовится к очередному обзору профорг Н. А. Васильева. Такие сообщения по международным вопросам встречены личным составом с большим интересом.

В. БЕЛОНОСОВ,
и. о. заместителя
командира подразделения
по политчасти.



Орган Политотдела Уральского управления гражданской авиации и Теркома профсоюза авиарботников

№ 58 (1460)

СУББОТА, 31 ИЮЛЯ
1965 г.

Год издания
XXIII

Дню Воздушного флота — достойную встречу!

Коллективы авиации спецприменения Пермского и Тюменского объединенных подразделений досрочно завершили выполнение годового плана авиационно-химических работ.

Пермские авиарботники обеспечили обработку сельскохозяйственных площадей на 160 тысяч гектаров, а тюменские спецпримененцы — на 180 тысяч гектаров. Обработка полей выпол-

нена с хорошим качеством, при выполнении полной безопасности полетов на этом виде работ.

Командование и политотдел Уральского управления гражданской авиации тепло поздравили коллектив крылатых химиков и пожелали дальнейших успехов в выполнении социалистических

обязательств по авиационным работам, взятых пермскими и тюменскими авиаторами на 1965 год.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер
по спецприменениям
Уральского управления
гражданской авиации.

ЕСТЬ ГОДОВОЙ!



Взаимопомощь — основа взаимодействия

В Аэрофлоте, как нигде, немисливо работать вразнобой, так как здесь исключительно велика взаимозависимость служб. Неблагополучие в инженерно-авиационной службе обязательно сказывается на делах летного подразделения. То же самое можно сказать и о службах связи, движения и т. д. Не случайно поэтому партийные организации в подразделениях придают вопросам налаживания взаимодействия между службами постоянное внимание.

По инициативе коммунистов партийный комитет Тюменского объединенного подразделения недавно провел собрание, на котором были высказаны отдельные мысли и предложения по улучшению сотрудничества в работе. Красной нитью в этих выступлениях была мысль о том, что взаимопомощь в процессе труда должна стать правилом, основой для высокого уровня взаимодействия в работе.

К сожалению, пока еще немало времени тратится на никому ненужные препирательства. Диспетчер ПДО Тюменских ЛЭРМ тов. Мартынов, секретарь цеховой парторганизации, коснулся в своем выступлении этого вопроса неслучайно. Летчики часто жалуются на то, что ляринги грязные, пачкают одежду. Между тем, возвращаясь из рейса, летчики бросают их куда попало. То же с чехлами на сиденьях. Некоторым летчикам ничего не стоит протереть ими стек-

ла, либо использовать чехол для перевозки свежей рыбы.

Взаимодействие специалистов инженерно-авиационной службы и летных подразделений — главное в работе авиации. Правильная, грамотная эксплуатация авиационной техники летчиками во многом определяет состояние исправности самолето-моторного парка.

— Тряска двигателей, — говорит начальник Тюменских ЛЭРМ тов. Михаленков, — как правило, проявляется внешне. Это говорит о том, что пилоты не всегда после полетов записывают в борту журнал за последние время случаи прогара клапанов. Не исключена возможность, что причина этого дефекта в увлечении экипажами чрезмерной экономией горючего: двигатели выключаются без достаточного охлаждения. Вообще, несоблюдение температурного режима летом может само по себе при-

водить к периодической тряске двигателя.

Таким образом, летчики, грамотно эксплуатируя технику, могут оказать большую помощь работникам ЛЭРМ в поддержании уровня исправности самолетов и вертолетов.

Взаимодействие между отдельными службами не ограничивается рамками одного подразделения или аэропорта. Четко налаженное сотрудничество, понимание общих задач должны определять линию поведения руководителей разных аэропортов и подразделений. Пока, к сожалению, приходится сталкиваться с настроениями местничества. Особенно неблагоприятно в этом отношении в Тобольском аэропорту. Имел место случай, когда работа трех вертолетов была сорвана только из-за того, что командир объединенного коллектива тов. Шаповалов выселил экипажи из гостиницы, лишил людей нормального предполетного отдыха. Невежливо, но факт.

Не желая отставать от сво-

его южного соседа, командир ханты-мансийских авиаторов тов. Будницкий тоже не прочь «употребить» власть. Однажды он распорядился использовать вертолеты, присланные из Тюмени на определенные работы, по своему усмотрению. Командир летного коллектива Тюменского объединенного подразделения тов. Авраменко, приводя эти примеры, справедливо возмущался действиями тт. Шаповалова и Будницкого.

В заключение хотелось бы привести еще одно любопытное предложение, высказанное коммунистами Тюменского подразделения. Не секрет, что бортмеханики слабо участвуют в технической обслуживании авиационной техники. Это приводит к постепенной их дисквалификации как технических специалистов. Было бы целесообразно, чтобы бортмеханики наравне с наземными специалистами ИАС занимались обслуживанием материальной части в свободное от полетов время. **В. СИБИРЕВ.**

СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

КАК производится оплата?

Уважаемая редакция! Мы, авиатехники Пермского подразделения, просим вас ответить на такой вопрос.

Согласно приказу по Уральскому управлению в Пермском подразделении должен быть создан летный коллектив самолетов ЛИ-2. Техническому составу, обслуживающему ЛИ-2, ИЛ-14, АН-24, начисляется у нас зарплата как и при подготовке самолетов АН-2.

Фактически на самолетах АН-2 приходится нам работать мало.

Получается довольно странно. Авиатехникам, обслуживающим ЛИ-2, ИЛ-14 и АН-24, второй год собираются платить по повышенной тарифной сетке. И никак не соберутся. Вначале ссылались на нехватку матчасти, затем на недоукомплектованность штатами.

Нормативные единицы нами вырабатываются полностью на самолетах ЛИ-2, ИЛ-14 и АН-24, а зарплата все же начисляется за обслуживание легкомоторного парка.

КУЗНЕЦОВ, БАБЕНКО, ДУДНИЧЕНКО, ОБУХОВ
и другие. Всего
12 подписей.

От редакции. По вашей просьбе, товарищи, мы обратились к начальнику отдела по труду и зарплате Б. Г. Сивашинскому, чтобы он пояснил ваш вопрос. Вот что он ответил.

Приказом начальника УрУ ГА в июне с. г. организован летный коллектив самолетов ЛИ-2 в Пермском подразделении.

Поэтому согласно циркуляру от 1 ноября 1960 г. техническому составу, обслуживающему тяжелые поршневые самолеты, разрешается оплачивать по тарифным ставкам, установленным для оплаты рабочих-сдельщиков, занятых на горячих, тяжелых работах и работах с вредными условиями труда, т. е. по 3-й сетке. (Приложение 15 к приказу ГУ ГВФ № 544 от 30 сентября 1960 года).

По следам наших выступлений

«КОГДА ИНСПЕКТОР В ТЕНИ...»

Так называлась корреспонденция, опубликованная 3 июля в газете «Авиатор Урала».

Командир Челябинского объединенного подразделения тов. ОСИПОВ сообщил редакции:

Факты, указанные в корреспонденции, подтвердились.

В настоящее время летным командирам и другим руководителям служб, в которых работают общественные инспектора, дано указание о том, чтобы на разборах и служебных совещаниях первое слово предоставлялось общественным инспекторам и по замечаниям инспекторов незамедлительно принимались соответствующие меры.

Руководителям служб предложено ежемесячно в личных планах отражать вопросы работы с общественными инспекторами.

Общественные инспектора по безопасности полетов будут регулярно заслушиваться в профсоюзных и партийных организациях.

ВСЯ НАДЕЖДА НА ЗУБИЛО

*Письма
в редакцию*

Самым узким местом на ремучастке в Челябинских ЛЭРМ является, на наш взгляд, низкая обеспеченность слесарным инструментом. Если какой-либо агрегат выдет из строя и самолет вовремя не вылетит в рейс — поднимется тревога, а если на участке нет круглого напильника на 250—300 миллиметров, без которого мы как без рук, никого это не беспокоит.

Несколько слов о пневмомолотках. Нам необходим пневмомолоток марки

КМП-3, а нас обеспечили пневмомолотком КМП-57, на который можно только любоваться, но не работать. За 1965 год по заявкам на инструмент мы ничего не получили. Обещали нам и крепежа целый вагон. Обещания остались обещаниями. Из слесарного инструмента в нашем распоряжении осталось, пожалуй, одно зубило.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
начальник цеха ЛЭРМ.

Хотя письмо и не опубликовано

МЕСТКОМ ГАРАНТИРУЕТ...

Авиамеханик Тюменских ЛЭРМ Д. Д. Лужбин обратился с жалобой на действия председателя местного комитета тов. Козлова по распределению путевок в детский спортивный лагерь.

Факты, указанные в письме, подтвердились. Действи-

тельно, путевка в спортлагерь на сына Лужбина была обещана местным комитетом профсоюза (председатель А. И. Козлов). Однако путевка не была своевременно оплачена по той причине, что бухгалтерия спортлагеря ошиблась в выписке платежного извеще-

ния. Счет был выписан не на 56 рублей 94 копейки (стоимость путевки), а на 14 рублей 04 копейки.

С местным комитетом имеется договоренность, что как только поступит счет от спортлагеря на недостающую сумму, местный комитет профсоюза Тюменского авиаподразделения оплатит его полностью и выкупит путевку на Лужбина Александра. В августе, таким образом, сын Лужбина Д. Д. может быть направлен в спортлагерь.

Опыт львовцев одобрен

Президиум Центрального комитета профсоюза авиаработников обсудил опыт работы технико-экономического совета Львовского подразделения Украинского управления.

Совет создан на общественных началах. В его составе инженерно-технические работники, ударники коммунистического труда, экономисты, рационализаторы, представители местного комитета профсоюза. Анализируя хозяйственную деятельность служб, совет разрабатывает рекомендации по совершенствованию организации труда.

Первые же шаги совета дали положительные результаты. В прошлом году подразделение выполнило план по доходам на 106,4 процента. Значительно снижена себестоимость. Экономические показатели успешно выполняются и в нынешнем году. Отдел материально-технического снабжения за счет снижения сверхплановых запасов, бережного расходования материалов добился 97 тысяч рублей экономии. Большой эффект дало внедрение предложений рационализаторов.

Совет имеет в своем составе четыре сектора: экономическое анализа, организации производства, обобщения и внедрения передового опыта и технической эстетики. Деятельность каждого сектора определяется «Положением о технико-экономическом совете». Работа проводится по плану, который составляется на квартал. Все вопросы, обсуждаемые на заседаниях совета, освещаются в стенной газете «За экономию».

Инициативу львовских авиаторов подхватили многие коллективы Украинского управления гражданской авиации. Созданные там технико-экономические советы способствуют улучшению производственно-хозяйственной деятельности, помогают выявлять внутренние резервы для снижения себестоимости перевозок и повышения производительности труда.

Президиум ЦК профсоюза, одобрив деятельность совета, обязал территориальные комитеты профсоюза и руководителей управлений гражданской авиации распространить его опыт в подразделениях и на предприятиях Аэрофлота.

По Аэрофлоту

ПРЕДОТВРАТИЛИ ПРОИСШЕСТВИЕ

Самолет ИЛ-14 обслуживался в Хабаровских ЛЭРМ по послеполетному регламенту. Авиатехник Мальцев, осматривая цилиндры левого двигателя, обнаружил выбивание масла в районе тринадцатого цилиндра. Двигатель был опробован, но выбивание масла повторилось.

Начальник смены тов. Куделя принял решение отстранить самолет от рейса для тщательного выявления причины выбивания масла. Цилиндр был снят с двигателя и при его осмотре обнаружили трещину с внутренней стороны гильзы на всю толщину стенки с выходом между ребер. Она и явилась причиной выбивания масла.

**«ТИХООКЕАНСКИЙ
АВИАРАБОТНИК».**

Буровая летит в тайгу

Нефтяная Сибирь накрепко сдружилась геологией и авиацией. Трудно представить себе, как можно было бы осваивать таежные просторы без крылатых помощников геологов. Машины-топографы с помощью аэрофотосъемки помогают нефтеразведчикам совершать свои дальние маршруты. Машины-геофизики, снаряженные сейсмическими станциями, каждый день преодолевают десятки километров недавних «белых пятен». Перевозка людей, продовольствия, всякого снаряжения — всем занимаются эти воздушные работяги...

Наша вертолетная площадка напоминала собой склад бурового оборудования. Куда ни глянь — громоздкие лебедки, дизели, насосы, решетчатые секции буровой вышки. Рядом — полегшая колоннада бурильных и обсадных труб, многокубовые соляровые емкости, серые штабеля мешков с цементом под временными дощатыми настилами.

Вертолет МИ-6 медленно приземляется в центре площадки. Вокруг вихрится пыль. Наконец все затихло, только медленно вращаются по инерции пять лопастей, похожих теперь на огромные лепестки какого-то невиданного цветка...

Сартыньинская партия глубокого бурения, ведущая разведку к востоку от уже известного Березовского газоносного пласта, недавно обнаружила очень интересный район. Всего

пятнадцать километров отделяют его от реки Северной Сосьвы. Но какие это километры! Сплошные болота перемежаются с непроходимым густолесьем. Чтобы провезти по ним многотонное буровое оборудование, нужно построить дорогу, укрепить ее. На это уйдет уйма времени, сил, средств. Нельзя ли найти более простой выход?

Тут-то и пришел на помощь вертолет МИ-6, «Миша», как в шутку называют его сибирские геологоразведчики. Ему предстоит перебросить буровую установку с берега реки в самую гущу тайги. За несколько дней сотни тонн стального груза перелетят с одного места на другое. Чем не «летающая буровая»?..

Это и привело МИ-6 на площадку, напоминающую склад бурового оборудования. Командир корабля внимательно осматривает будущий груз. Забота одна — как вязать стальной такелаж, чтобы обеспечить надежную подвеску, как крепить с основным тросом. Вместе с начальником партии и буровым мастером разработали подробный план перевозки буровой: очередность, подлеты, компоновка грузов.

И пошли — рейс за рейсом. Менялись лишь названия грузов. Первый день прошел успешно — за девять рейсов перевезли 70 тонн тяжелого оборудования. Летающая буровая начала свое путешествие.

А назавтра — новое трудовое утро. Разогреты двигатели, получен прогноз погоды, осмотрены агрегаты. Все на местах — и экипаж и рабочие, связанные с перевозкой буровой. В пилотской рубке идут последние приготовления к полету. У каждого свои четко определенные обязанности.

Двигатели готовы! — докладывает механик Николай Костенко.

Курс такой-то! — сообщает штурман Рафаил Незамудин.

Отрываемся, — слышим голос командира, и тут же бортрадист Анатолий Акимов докладывает на аэродром:

Борт номер такой-то поднялся в воздух. Время... курс... Вот и площадка с буровым оборудованием. Берем очередной груз. Анатолий Акимов покидает рубку, заняв свое второе рабочее место у перил той самой трапеции. Ведь у радиста есть еще одна специальность: оператора внешней подвески. Командир внимательно прислушивается к голосу в наушниках.

— Развернемся вправо! Теперь назад...

— Готово! Груз на тресе. Вертолет словно разбегаются по диагонали вверх и в сторону. Мелькает под люком площадка, потом река, потом тайга. И вот мы уже снова на будущей буровой. Можно лететь за следующей ношей.

Второй день — одиннадцать рейсов за летное время. Третий день — семь рейсов. Дальний островок тайги приобрел вполне индустриальный вид. На четвертый день мы завершили перевозку буровой установки.

К концу четвертого дня вся буровая оказалась в тайге. Теперь дело за вспомогательным оборудованием: трубами, цементом, дизельным топливом, лесом и жильем. МИ-6 готовился ко второму этапу перевозок.

Буровые летят в тайгу... Они совершают дальние рейсы в заполярный поселок Тазовское, грузят трубы и балки для геологов Нефтеюганска, везут горючее первооткрывателям Правдинского месторождения.

Е. АНАНЬЕВ.

*На воздушных
ТРАССАХ
МИРА*

ПЕКИН — ДЖАКАРТА

Густым пучком в разных направлениях разбегаются от китайской столицы голубые пути китайской авиации. Шанхай, остров Хайнань, Куньмин, Ланчжоу, Шеньян — всего 70 городов страны связаны воздушными линиями с Пекином.

Китай связан воздушными путями с Советским Союзом, Вьетнамом, Кореей, а в последнее время появились три новые международные трассы — до Камбоджи, Пакистана и Индонезии.

На воздушных линиях Китая курсируют сейчас советские турбовинтовые лайнеры ИЛ-18 и другие типы самолетов советского производства.

Все большую роль авиация играет в народном хозяйстве. Она применяется в сельском хозяйстве. Ей принадлежит немалая заслуга в почти полной ликвидации очагов размножения саранчи в стране. Авиация используется для подкормки сельскохозяйственных культур, для борьбы с сорняками.

М. ЯКОВЛЕВ,
корреспондент ТАСС.

Пекин.

Абсолютный «хозяин» неба

— Кубок чемпионов мы буквально подарили калужским парашютистам, — говорит первоурядница Л. Смирных. — Она возвратилась из Калинина, где про-

ходил финал III спартакиады по техническим видам спорта Российской Федерации.

Сожаление о проигрыше понятно. Наши «икары» по трем упражнениям шли первыми, опережая соперников на 60 очков. Что же даст четвертый день? Судьбу решал групповой прыжок с 1000 метров. Мужчины здесь заняли второе место, а вот женщины подвели. Запас очков был «съеден» и команда оказалась на втором месте.

Абсолютным «хозяином» российского неба стал старший инженер треста Уралэнергометаллургпром мастер спорта Павел Садилов. Сейчас почти вся команда свердловчан готовится защищать честь республики в Киеве на всесоюзных соревнованиях.

Д. ГУРЬЯНОВ.

ЗАУРОЖАЙ

Утро моется
Светом зоревым;
Лес наполнился
Тихим звоном, —
А над пашней,
В дымке лазоревой,
Самолет мой
Летит над «гоном».
Ветер бьется
Мне в грудь горячую,
Знак сигнальный
По створу несущу —
Винт, упрямый
В борьбе за качество,
Прижимает к земле росу.
И бегут
Под крылом дорожки —
Перламутром
в огне зари, —
Я кладу драгоценности
оптом
На зеленую грудь
земли.

Умывает лицо влюбленное
Золотым благодатным
дождиком.
Как невесту,
тебя украшу, —
Мне не жаль
Золотого вина —
Знаю — позже
Своим урожаем
Ты вернешь мне
все это

Сполна.
А. АНСОН,
пилот самолета ЯК-12
Тюменского
подразделения.



**Нам адрес
и телефон**

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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15597. Заказ № 4248.

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