

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 61 (1463)

СРЕДА, 11 АВГУСТА
1965 г.

Год издания
XXIII

О людях хороших

СЛАВНЫЙ ЮБИЛЕЙ

Нет человека без мечты. Одни быстро достигают желаемого, другие проходят длинный путь борьбы и исканий. Именно таким путем, овеянным романтикой полетов, шагнул в авиацию Виктор Иванович Прусаков.

Окончив Балашовскую школу летчиков ГВФ, он работает пилотом в Челябинском аэропорту. А в суровом сорок первом по зову сердца В. И. Прусаков ушел на фронт и самоотверженно сражался с фашистскими захватчиками до победного мая 1945 года.

С орденами и медалями на груди возвратился в родной Челябинский аэропорт Виктор Иванович. Снова вернулся к мирному труду...

Сейчас В. И. Прусаков трудится в должности заместителя начальника аэропорта по движению. Авиарботники уважают своего старшего товарища, берут пример с него в повседневном труде.

12 августа с. г. исполняется 50 лет ветерану нашего дружного коллектива. 26 лет он работает в гражданской авиации. От души поздравляем Виктора Ивановича, желаем ему новых трудовых побед и счастья в личной жизни. К этому поздравлению присоединяется весь коллектив Челябинского аэропорта.

В. КЛИНОВ,
начальник штаба
Челябинского
подразделения.

На снимке: В. И. Прусаков.



Лучше тренировки — выше мастерство

Как известно, в большинстве подразделений гражданской авиации имеются тренажеры для тренировки и обучения летного состава. К сожалению, они еще не соответствуют высоким требованиям, так как в основном мы пользуемся тренажерами ТП АН-2 и ТЛ ИЛ-14, на которых вынуждены тренировать летчиков, пилотирующих все типы самолетов, включая и турбореактивные и турбовинтовые.

При всех недостатках на тренажерах имеется полная возможность для авиатора получить тренировку, приближенную к полету в естественных условиях по радиосредствам. Можно отработать заход на посадку по системе ОСП, СП-50, УКВ пеленгатору, маневрирование в зоне АДС и т. д.

Словом, на тренажере можно выполнить все элементы полета, как и на самолете, разобрать ошибки пилотирования и своевременно устранить их. И все это делается на тренажере с наименьшей затратой средств и соблюдением правил полной безопасности полетов.

Тренировки — необходимое и важное дело. Ведь у нас еще полностью не изжиты летные нарушения по неграмотности авиаторов. Особенно это необходимо для молодых летчиков, не имеющих достаточного опыта летной работы. Да и для «старичков», ошибочно счита-

ющих, что учеба для них — пройденный этап. Ежегодно к нам из училищ приходят молодые пилоты самолетов АН-2. Они имеют хорошую теоретическую подготовку, но летают не совсем грамотно. Много труда и времени приходится тратить командирам, чтобы ввести их в строй. И неоценимую помощь в этом оказывает тренажер. Он дает программу от расчета захода по ОСП до полной отработки самолетовождения по приборам в условиях, приближенных к полету в естественных условиях.

При попадании в такие условия пилоты с малым опытом летной работы в самолетовождении по радиосредствам нередко теряются, допускают грубые ошибки в технике пилотирования и оказываются условно — по приборам — «под землей». А что бы произошло, случись это в естественных условиях?..

К нам в подразделение из ДОСААФ пришли недавно пилоты г. Бурый и Ильин. Эти товарищи имели опыт летной работы, неплохую технику пилотирования в открытом визуальном полете. Мне, как инструктору тренажера, пришлось с ними немало поработать, чтобы научить их самолетовождению по приборам с применением радиосредств.

Приятно вспомнить, что мои труды не пропали даром. Тов. Бурый успешно выполняет сан-

здания на самолете ЯК-12, летает в сложных метеословиях днем и ночью. А тов. Ильин трудится вторым пилотом на АН-2. Оба летчика с одинаковым желанием ходят на тренировку, постоянно накапливая свои знания и опыт. И таких примеров у нас немало.

В этой статье мне бы хотелось сказать и об обиде работников тренажера. Дело в том, что у нас зачастую нарушаются приказы министра гражданской авиации о тренажерах. Тренажеры находятся в неблагоприятных помещениях, тесных и непригодных. Нам даже негде разместить наглядные пособия, необходимые для теоретической подготовки.

У нас в подразделении тренажерная как раз имеет все эти недостатки. По вине начальника хозяйства в ней лишь один раз в неделю производится уборка. И недельная пыль оседает на ценное оборудование, преждевременно выводя его из строя.

Следует больше внимания уделять тренажерам, довести их до совершенства, чтобы можно было обучать на них полетам авиаторов. Без тренировок нет мастерства. Пусть это будет правилом для каждого летчика.

И. СОЛОГУБ,
инструктор по тренажерам
Челябинского
подразделения.

ОБСЛУЖИВАНИЮ ПассажиРОВ— ВЫСОКУЮ КУЛЬТУРУ

За последнее время в подразделениях управления значительно улучшено обслуживание пассажиров. За первое полугодие 1965 года план воздушных перевозок по Уральскому управлению перевыполнен. Теперь можно с уверенностью сказать, что и семилетний план по отправкам пассажиров к концу года будет также перевыполнен.

Прирост пассажиров в 1965 году по сравнению с прошлым годом составит около 300 тысяч пассажиров. Это фактически будет равен числу пассажиров, перевезенных за весь 1958 год. Сейчас Свердловский аэропорт связан с 50 городами страны, куда летают газотурбинные самолеты. Огромная территория — 49 тысяч квадратных километров — обслуживается самолетами Уральского управления.

Ежедневно у нас поднимается в воздух около 9 тысяч пассажиров. С вводом в эксплуата-

цию самолетов ЛИ-2 и турбовинтовых АН-24 вместо АН-2 и ЯК-12 значительно повысилась культура обслуживания пассажиров. Сейчас основные трассы Тюменской авиагруппы обслуживаются самолетами АН-24.

Значительно улучшена перевозка пассажиров в Пермском аэропорту. Впервые пассажиры из Перми без пересадок на самолетах ИЛ-18 летят в Москву, Ленинград, Ташкент, Сочи и Минеральные Воды! Введены рейсы на самолетах АН-24 Тюмень — Москва, Курган — Москва. Всего за первое полугодие 1965 года на этих самолетах перевезено на наших авиалиниях более 57 тысяч пассажиров. А скоро АН-24 начнут курсировать по маршруту Свердловск — Тобольск — Сургут.

Сейчас мы наблюдаем особо бурный рост авиаперевозок. Характерны такие цифры. Только за июль, август и сентябрь

нам нужно отправить 675 тысяч пассажиров. Это больше, чем отправлено за весь 1960 год.

В целях улучшения культуры обслуживания пассажиров в 1965 г. в городах Перми и Челябинске открыты новые городские аэровокзалы. Особенности их состоят в том, что в этих аэровокзалах регистрация пассажиров и прием багажа производится работниками автотрансагентства по договорам. Это позволило более четко организовать доставку пассажиров на автобусах «экспресс». В Челябинском аэровокзале оборудована камера хранения.

По летнему расписанию в Свердловском городском агентстве производится регистрация авиабилетов и оформление багажа пассажиров на 18 рейсов, выполняемых на газотурбинных самолетах.

В городах Свердловской области — Каменске-Уральском, Асбесте и Первоуральске установлено смешанное автомобильно-авиационное сообщение.

С 1 июня 1965 года в Свердловском горгосагентстве организована круглосуточная работа по бронированию мест транзитным пассажирам.

В соответствии с требованиями промышленной эстетики перронные механизмы в ряде аэропортов покрашены в светлые тона. Перечень мероприятий по повышению культуры обслуживания пассажиров в аэропортах Уральского управления гражданской авиации можно было бы продолжить.

Однако следует особо остановиться на недостатках в сфере обслуживания пассажиров.

Приходится, к сожалению, констатировать тот факт, что за первое полугодие 1965 года наблюдается количественный рост жалоб по сравнению с тем же периодом прошлого года. Почти половина жалоб падает на долю аэропорта Кольцово. Много жалоб поступило и на работу челябинских авиарботников.

Подавляющее большинство жалоб подано в связи с нарушением регулярности. Жалуются

пассажиры и на очереди в кассах. Не изжиты еще курьезные случаи с отправкой багажа не по назначению.

Все жалобы, поступившие от пассажиров, ежемесячно анализируются. По каждой жалобе принимаются меры административного воздействия, однако этих мер, по-видимому, недостаточно. Нужно, чтобы профсоюзные организации хотя бы один раз в квартал заслушивали командиров подразделений и начальников служб о состоянии дел с рассмотрением писем и жалоб.

Как уже было отмечено, большинство жалоб связано с нарушением регулярности полетов. Безусловно, в ряде случаев отмены рейсов, задержки самолетовылетов обусловлены неблагоприятными погодными условиями. Как правило, пассажиры с такого рода нарушениями регулярности мирятся. Но есть еще задержки по причинам низкой исправности самолето-моторного парка из-за нечеткой работы службы перевозок, по вине экипажей. Поэтому командование подразделений и управления вправе потребовать от коллективов ИАС своевременной и качественной подготовки самолетов.

Перспективы улучшения культуры обслуживания пассажиров в аэропортах Уральского управления гражданской авиации очевидны: отпускаются крупные денежные суммы на строительство целых комплексов современных аэропортов в ряде городов. Командование и общественность управления ждут от работников СМУ-8 высокого качества строительства запланированных объектов.

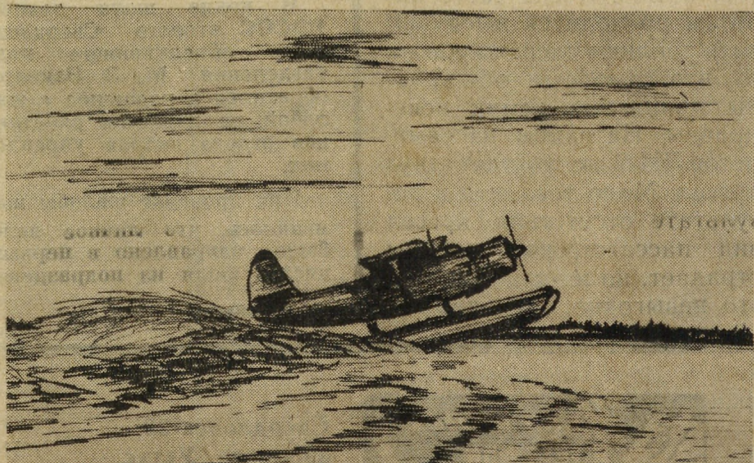
Командование, политотдел Уральского управления гражданской авиации и Уральский территориальный комитет авиарботников с 11 августа по 15 сентября 1965 года объявили общественный смотр культуры обслуживания пассажиров.

Наша задача мобилизовать работников всех служб на устранение имеющихся недостатков в обслуживании пассажиров, собирать предложения, замечания пассажиров и превратить их в жизнь.

Е. СЛУЦКИЙ,
помощник начальника
Уральского управления
ГА по перевозкам.

Творчество наших читателей

Этот рисунок прислан в редакцию Виктором Милютиным — радиооператором одного из самых северных аэропортов — Тазовского. Пилот получил команду «Взлет разрешаю». И в ту же же секунду под поплавок заиграл водяной бурн, а еще через несколько мгновений машина поднимается в небо, страхиая тысячи искрящихся на солнце брызг.



СТОЯЛ жаркий день. На улицах городка было душно. В небе, как нарочно, — ни облачка.

Малиновский, командир отделения, встретив меня на аэродроме, показал на небо:

— Вы видите, как горит лес в такую погоду? — нахмурился он. — С высоты лесной пожар просматривается, как бабочка на ладони. Посмотришь на эту огненную «бабочку» и сердце кровью обливается: сколько добра гибнет!

Подосел командир оперативной группы Жидков:

— Николай Федорович, пора. Машина с парашютистами трогается с места. Через минуту она будет у самолета, а через пять АН-2 поднимется в воздух.

Парашютисты — народ веселый. Говоря о серьезном, готовя себя в полет, тут же шутят, смеются. Таков уж у них написанный закон — в воздух подниматься с

ВОЗДУШНЫЕ ПАТРУЛИ

улыбкой, эта улыбка потом по-может там, если придется прыгать и бороться с пожаром...

Недавно Жидков вот так же с улыбкой поднимался в самолет. А через час в кабине летчика раздался сигнал: «Тревога! Приготовиться к прыжку!».

В районе Добрянки горели посадки. Ветер все время менял направление. Куда он дует? Выбросили пристрелочный парашют, но он не дал точного определения.

— Не будем терять времени! — крикнул Малиновскому Жидков. — Я иду первым!

Командир группы покидает самолет последним. Таков порядок у десантников. Но обстоятельства изменились. Жидков ринулся вниз первым, чтобы показать своим

товарищам путь. За ним шагнули сильные пожары и пермяков позвали на помощь. Они прыгали на тайгу шесть раз, а работали, борясь с огнем, ровно месяц.

И вот опять: — Приготовиться!

Это Малиновский. Он показывает вниз: пожар. Мы низко летим над вырубкой и отчетливо видим пламя. Пожар еще только начинается, но парашютисты знают: не пройдет и двух часов, как эгонь перекинется на основной массив. Надо торопиться.

Первым прыгает Перминов, опытный парашютист. За ним уходит Сыпачев. Два белых купола повисли в воздухе. Разворот, и еще двое покидают машину —

и еще двое покидают машину —



Черезов и Жидков. Жидков уходит последним.

А огонь все усиливается. Он быстро передвигается по вырубке туда, где начинается стена тайги. ...Самолет покачал крыльями. Это ответный сигнал «Вас понял» на сигнал парашютистов «Приземлились благополучно». Мы можем уходить. Сбрасываем вымпел с донесением ближайшему леспрохозу с указанием места пожара и берем курс на Пермский аэропорт.

А. МОЧАЛИН.

НОВЫЕ СТИХИ

Бессмертник

Пожалуй, для букета не годятся Бессмертника невзрачные цветы, Поэтому не стоит удивляться, Коль мимо них Пройдешь спокойно ты. За что цветок бессмертником назвали? Ведь чем-то он сумел людей пленить? Кто не видал его, Тому едва ли Удастся эту странность объяснить. И пусть Прохладу лютый зной сменяет — Все та же сила в маленьком цветке: Он славит жизнь, Он к солнцу поднимает Соцветия на мягком стебельке.

В. МИЛЮТИН, радиооператор Курганского аэропорта.

ПОДВИГИ ГЕРОЕВ! ИСТРЕБИТЕЛЬ НЕ ЗАБУДЕМ! ИДЕТ НА ТАРАН

В вечерней тишине старинного прикамского города Усолье прозвучал знакомый голос диктора местного радио:

— В сегодняшней передаче вы услышите рассказ о героическом подвиге нашего земляка Валентина Елькина... У микрофона — бывшая его учительница Екатерина Александровна Каменских.

Рассказ ее внимательно слушают жители древнего города. Слушают и те, кто помнит Валентина Елькина, кто учил его, и те, кто вместе ходил с ним в школу. Слушают все усольцы.

...Утром 8 июля 1944 года младший лейтенант Елькин на своем быстрокрылом ястребке впервые взмыл в заоблачную высь. С командного пункта летчику сообщили, что в 40 километрах западнее Проскурова

появился «юнкерс», который вел разведку железнодорожной линии.

Елькин коротко доложил: «Вас понял. Иду на поиск цели». Через несколько минут сообщил: «Вижу Ю-88. Атакую».

Идя на сближение с фашистским стервятником, Елькин старательно вспоминал все, чему учил его на занятиях по тактике воздушного боя командир полка. «У меня преимущество в высоте, нужно зайти «юнкерсу» в хвост со стороны солнца», — быстро соображал Валентин. Фашист, заметив советский самолет, круто повернул и стал уходить на запад. Елькин пошел на преследование. Расстояние быстро сокращалось. В перекрестии прицела четко вырисовывался силуэт «юнкерса». Вот он в самом центре. Пора нажимать на гашетку. «Та-та-та-та, Та-та-та-та!» — гулко простучали выстрелы.

— Сбил! Сбил! — воскликнул, ликуя, Валентин.

Елькин доложил, что выходит из боя и возвращается на аэродром. Но путь этот оказался нелегким. Из-за облаков вдруг вынырнули два вражеских самолета. Пулеметная очередь прошла фонарь ястребка. Валентин был ранен в руку и ногу. «Нет, не кончилось мой первый бой», — подумал он. Превозмогая боль, сме-

лым маневром Елькин выводит свою машину из-под огня фашистов. Теперь его самолет в хвосте одного из «мессершмитов». Выгодная позиция! Быстрее огонь! И снова заработала автоматическая пушка истребителя. Разваливаясь на куски и оставляя в небе шлейф черного дыма, фашист рухнул туда, где валялись обломки Ю-88.

Но бой еще не окончен. Окрыленный новой победой, мужественный советский летчик стремительно атакует второго «мессершмитта». Он уже поймал его в перекрестии прицела. Нажата гашетка. Но что это? Почему не слышно выстрелов? Кончились снаряды! Решение созрело мгновенно: таранить! И Валентин Елькин бросает свой самолет на врага.

Всего восемь минут длился этот отчаянный поединок младшего лейтенанта Елькина с фашистскими воздушными пиратами. Вблизи деревни Кружинцы, в полтора километрах от линии фронта, валялись обломки трех сбитых Елькиным вражеских самолетов.

Упал и его ястребок. С разных сторон спешили наши солдаты к месту падения истребителя...

За мужественный подвиг летчику Валентину Елькину было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Г. ПОНОМАРЕВ.

ТРЕВОЖНЫЙ СИГНАЛ



Мы вылетели 4 августа рейсом 1555. И были крайне взмущены обслуживанием нашего самолета цехом бортового питания. На борт был доставлен холодный консервированный завтрак: 30 банок шпрот по 100 граммов каждая и 20 банок свиной тушенки по 250 граммов.

О какой культуре обслуживания можно вести речь, если в течение половины полета (от Перми до Ленинграда) бортпроводники были заняты раскупоркой банок.

Вместо красиво законсервированного завтрака на тарелке перед пассажиром красовался кусок холодного жира с помидором. Естественно, пассажиры были возмущены таким «свинским» завтраком и потребовали объяснения этого безобразия от командира корабля.

И вместо того, чтобы заниматься пилотированием корабля, командир был вынужден значительное время потратить на объяснение с пассажирами.

Помимо всего, цех бортового питания недодал 9 банок свиной тушенки и 4 банки шпрот. Бортпроводница Валиахметова должна была сдать возврат — 21 порцию, но увы! — сдавать оказалось нечего, так как у нас не хватило 30 порций тушенки.

По прилете на базу командир корабля и бортпроводница зашли в бортцех, чтобы выяснить о положенном количестве питания для пассажиров рейса 1555. Оказалось, что нам действительно недодали 9 банок тушенки и 4 банки шпрот.

Наутро бортпроводнице Валиахметовой работницы бортцеха предложили фактивно сдать возврат на недополученные на борт продукты.

Вот какая скверная произошла история. Неужели работникам цеха бортового питания непонятно, что свиную тушенку нужно направлять на кухню в ресторан для приготовления горячих блюд, а не для расфасовки на борту самолета? Да и шпроты, вероятно, намного удобней использовать в банках по 350 граммов, а не по 100 граммов. Время летное ограничено, так кто же, позволивтельно спросить, будет возиться с консервами в мелкой расфасовке? Не выделять же для этой цели в помощники бортпроводникам работников бортцеха!

И. ХАЛИН,

командир корабля ИЛ-18;

А. СЫЧЕВА,

бортпроводница Свердловского летного коллектива.

ОТ РЕДАКЦИИ. Нам думается, работники цеха бортпитания высказат свое мнение о данном случае и примут срочные меры.

БЕРЕЧЬ НАРОДНОЕ ДОБРО

Общезвестно, что авиационная техника является дорогостоящей и каждый, кому она доверена, обязан беречь ее как частицу народного добра.

К сожалению, не всегда и не везде отношение к авиационной технике отличается добросовестностью.

Вот что рассказал, например, член группы содействия партгосконтролю второй пилот самолета ЛИ-2 тов. Орлов. Очень часто пилотам приходится выслушивать реплики пассажиров на то, что самолеты обшарпаны, привязные ремни неисправны. На одном из самолетов ЛИ-2 не хватает двух кресел. Мало того, что в результате отсутствия кресел вид пассажирской кабины страдает, но и экономически это невыгодно. Самолет бе-

рет вместо 21 пассажира только девятнадцать.

Неблагоприятна обстановка для эксплуатации вертолетов в аэропорту Урай. В результате песчаной пыли, поднимающейся над пло-

щадками при взлете и посадке, лопасти часто выходят из строя через 150—200 часов. Необходимо оборудовать площадки твердым покрытием и это позволит сэкономить государственные средства и, кроме того, повысит исправность вертолетного парка. С. ВЛАДИМИРОВ.

Хотя письмо и не напечатано

Документы отосланы

В конце июля техник РЭСОС второго Свердловского объединенного подразделения М. З. Закиров обратился в редакцию с жалобой на действия работников отдела кадров управления.

При проверке жалобы выяснилось, что личное дело было направлено в первых числах июля из подразделе-

ния в отдел кадров управления на предмет перевода тов. Закирова в Магаданскую отдельную авиагруппу.

В связи с тем, что часть работников отдела находилась в отпусках, личное дело своевременно не было отправлено адресату.

На днях начальник отдела кадров Уральского управления гражданской авиации тов. Рогожкин сообщил в газету о том, что личное дело на тов. Закирова выслано в г. Магадан.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15625 Заказ № 4385

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



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