

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 62 (1464) СУББОТА, 14 АВГУСТА 1965 г. Год издания XXIII

ГЛАВНОЕ
Безопасность полетов

ВОПРОСЫ ОСТАЮТСЯ ОТКРЫТЫМИ

В авиации мелочей нет. Это известно всем. Известно также, что материальная часть самолетов ИЛ-18, доведена до совершенства, и те редкие, незначительные дефекты, с которыми приходится встречаться, устраняются работниками ИАС быстро и качественно.

По-видимому, отличная работа двигателей, безупречное функционирование системы герметизации дали повод к некоторой самоуспокоенности среди отдельных членов экипажей. Приведу несколько примеров.

Самолет ИЛ-18 № 75700 прибыл из Адлера 10 июля 1965 года. При проверке рабочих мест экипажа оказалось, что кислородные маски у второго пилота, штурмана и бортмеханика остались неотсоединенными от системы и в свернутом виде находились в чехлах. Между тем, незадолго до упомянутого случая старший бортрадист подразделения тов. Чупров докладывал на разборе полетов о том, что именно из-за неприведения кислородной маски в рабочее положение произошел разрыв шланга кислородной маски у одного из штурманов.

По инструкции каждый член экипажа индивидуально готовит кислородную маску для себя. Если она не одета, то, по крайней мере, должна быть постоянно готова к действию, а не лежать во время полета в чехле. К сожалению, описанный случай далеко не единственный за последнее время. Причем, любопытно, что пренебрегли правилами пользования кислородными масками в нескольких случаях, проверенных нами, главным образом, бортмеханики.

Есть неизблемое правило в авиации: любой прибор перед включением и выключением должен быть приведен в исходное положение. Это повышает надежность его работы, увеличивает срок службы, а главное, говоря образно, обеспечивает его «готовность № 1».

И об этом в ряде экипажей забывают. В первую очередь подобная «забычивость» распространяется на такие важные приборы, как радиолокационная станция, курсовая система, навигационный индикатор, дистанционный авиагоризонт. Так, на самолете ИЛ-18 № 75736 10 июля 1965 года на курсовой системе было введено магнитное склонение, тогда как сама система оставалась в режиме магнитной коррекции.

Хотелось бы остановиться также на методике расчета длины разбега и взлетной дистанции самолета ИЛ-18. Этот расчет особенно нужен при взлете с ограниченных ВПП и при высоких температурах. Наблюдения и практика подсказывают, что очень часто длина разбега превышает предусмотренную графиком (1250 м) на 250—300 метров. Приведу два примера. Самолет ИЛ-18 № 75769 3 июля выполнял рейс 1531. Перед взлетом в аэропорту Кольцово расчетная длина разбега определялась 1050 метров. Практическая длина разбега составила 1250 метров. 1 августа в Минеральных Водах у самолета ИЛ-18 № 75738 разбег был 1480 метров вместо 1180 метров расчетных. Таким образом, вопрос о точности номограммы также остается открытым. Думается, что летно-штурманскому отделу управления необходимо провести работу по совершенствованию графиков, по которым рассчитывается длина разбега.

И. ШУНЕЕВ,
штурман самолета ИЛ-18
Свердловского объединенного подразделения.

СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

К нам в редакцию обратилась группа заправщиков Пермского аэропорта с просьбой выяснить вопрос о заработной плате заправщиков, связанных с этилированным бензином.

Вот что они пишут: «Согласно приказу № 544 от 30 сентября 1960 года заправщикам самолетов, пользующимся этилированным бензином, платят по тарифным ставкам, установленным на горячих и тяжелых работах и на работах с вредными условиями труда. Но наш плановый отдел производит нам оплату по тарифным ставкам рабочих с нормальными условиями труда. Просим выяснить этот вопрос».

По поручению бригады заправщиков **ГРОМЕНКОВА, ЯРЕМЕНКО, МУСИХИНА, ФИЛИПОВА, РАССОХИНА».**

Мы выполняем вашу просьбу, товарищи. Отвечает на ваше письмо начальник отдела по труду и зарплате Уральского управления **Б. Г. Сивашинский.**

Вам, товарищи, оплата производится неправильно. В соответствии с приложением к приказу ГУ ГВФ № 544 от 30 сентября 1960 года «Заправщикам самолетов (вертолетов) этилированным бензином тарифная ставка устанавливается как для рабочих поврежденных, занятых на горячих и тяжелых работах с вредными условиями труда, т. е. по второй сетке. Разряд заправщикам самолетов может быть установлен только второй. Таким образом, часовая тарифная ставка для оплаты заправщикам самолетов составляет 36,2 копейки».

В центре внимания — пассажир

На днях в теркоме профсоюза авиаработников Уральского управления гражданской авиации состоялся очередной пленум. Он был посвящен вопросу культуры обслуживания пассажиров на наших авиалиниях. С докладом выступил помощник начальника Уральского управления Е. М. Слудский. Он дал подробный анализ обслуживания пассажиров, рассказал о перспективах развития и улучшения воздушных перевозок, подверг критике недостатки в работе служб перевозок ряда подразделений. Сегодня мы публикуем выступления некоторых участников пленума теркома.

Заботиться о людях

(Из выступления секретаря парткома первого Свердловского подразделения тов. **ЛЕБЕДИНСКОГО**)

ИЗ ГОДА в год повышается спрос на воздушный транспорт, интенсивней становится движение самолетов, растет количество авиапассажиров, повышается и культура обслуживания.

Однако областной профсоюз слабо занимается авиационным транспортом, городские власти не оказывают нам помощи в приобретении жилья и благоустройстве.

Взять хотя бы торговлю. В Кольцовском аэропорту она поставлена из рук вон плохо. Продаются так называемые «сувениры» — коньяк и водка в мелкой расфасовке, а также дорогие вещи — часы, браслеты. А где уральские оригинальные и дешевые сувениры, изготовляемые на свердловской фабрике «Уральские самоцветы»? Парадоксально, но факт — их продают на южных курортах.

Много мы говорим о том, что в Кольцовском аэровокзале лишнюю площадь занимает буфет. Зато, особенно сейчас, когда много пассажиров, людям буквально негде притулиться. Но этот вопрос остается открытым, как и другой — о городском аэровокзале, где рядом с ним в невыгодном «соседстве» автомат-закусочная, не позволяющая раздвинуть площадь горючего.

Не решается и проблема с транспортом. И если пассажир экономит время в полете, то он теряет его на земле. Посудите сами. Полет от Москвы до Свердловска занимает два часа. И ровно столько тратят люди, чтобы добраться из Кольцово до города.

Вероятно, настало время всерьез заняться этими вопросами, ведь в конечном счете от их успешного решения зависит культура обслуживания наших пассажиров.

Работать

В контакте

(Из выступления замполита Пермского подразделения тов. **ВОРОБЬЕВА**)

С ОТКРЫТИЕМ нового аэропорта у нас появились большие трудности. Обслуживаем пассажиров в палатках. Правда, строители обещают нам в этом году

вести в строй аэровокзал, гостиницу, столовую. Будем надеяться.

Зато в старом здании аэровокзала непорядок — пассажиры после дождей вынуждены добираться к самолетам по колесу в грязь. О какой культуре можно вести речь? Да и вопросы торговли неудовлетворительно решаются у нас. Областная газета уже выступала с критикой в наш адрес и торгующих организаций.

Несмотря на все трудности, работники отдела перевозок работают самоотверженно, хотя многие из них пришли в коллектив аэропорта сравнительно недавно. В подборе кадров большую помощь нам оказывает местный комитет.

Несколько слов о контакте в нашей работе. Обижаемся мы на кольцовцев. У нас с ними пока нет должной взаимосвязи. Ведь нужно учесть, что базы для обслуживания пассажиров газотурбинных и турбовинтовых самолетов у нас еще нет. Но она имеется в Кольцово. Здесь без взаимодействия просто не обойтись. А что происходит зачастую? Случается, что Москва и Ленинград закрыты по метеоусловиям, а Кольцово открыто. Но нас не берут на учет. Нередко брони на Ленинград полностью берут кольцовцы, а нам не оставляют. Поэтому довольно часто самолеты приходят недогруженными.

А реклама? Ведь в Кольцово не узнаешь, ходят ли до Перми самолеты ИЛ-18. Рейсы не указаны. То же самое и в Москве. Вот, оказывается, почему на самолетах бывает 50 процентов недогруза! Нужно нам всем работать в контакте, укреплять наши связи.

И последнее. По нашему мнению, в сфере обслуживания пассажиров должен включиться каждый авиаработник, независимо от того перевозчик он, летчик, техник, движенец или связист. Так мы и решили. В Пермском подразделении обслуживаем пассажиров всем коллективом.

Одни обещания

(Из выступления начальника Кольцовского аэропорта тов. **ШМАЛЬЦА**)

КУЛЬТУРА обслуживания зависит от того, как мы встретим пассажира и устроим его отдых в ожидании самолета. Кое-что нами уже делается. Построен багажный павильон, камера хранения перенесена из вокзала, расширено помещение комнаты матери и ребенка. Оборудовали мы и бытовую комнату, где бы пассажир мог воспользоваться рядом бытовых услуг. Комната бытовая есть, а работы там никакой пока не видно. Подвел нас бытовой комбинат — обещания обещаниями и остались.

Не лучше сделал и торговый комбинат. Плохо организуется торговля в аэровокзале, вне всякого контроля работает ресторан. Там зачастую меняет ся лишь меню, но не рацион

блюдов. Стоило бы соответствующим руководителям всерьез задуматься над этой проблемой.

Недавно побывали мы в Адлеровском аэропорту, чтобы перенять опыт южан. Поразила нас там реклама. Расписание движения самолетов вполне с выдумкой, красиво. Нам бы тоже неплохо было улучшить рекламу в аэропорту. Но торгкларма почему-то отказывается выполнять наши заказы.

Все эти недостатки мешают нам повысить культуру обслуживания пассажиров, не дают возможности стать нашему коллективу образцово-показательным на трассе Москва — Хабаровск, к чему мы, собственно, и стремимся.

И плану нужно внимание

(Из выступления начальника Уру ГА тов. **СИДОРЕНКО**)

Обслуживание пассажиров — одно из важнейших звеньев в нашей работе. Поэтому этот вопрос не случайно поднят в теркоме. До сих пор у нас еще много недостатков в работе с пассажирами, поступают в наш адрес их жалобы.

В некоторых случаях нам следовало бы перенять опыт железнодорожников. Как-то я услышал выступление по радио кассира одного из вокзалов. Она делилась опытом работы и высказала интересную мысль. В частности, она заметила, что настроение у любого отпускника зависит от того, как он приобрел билет. Очень верные слова! И это подтверждает недавний случай, свидетелем которого мне пришлось быть.

Приехал я утром в Кольцовский аэропорт. ИЛ-18 готовился к вылету в Ташкент. Пассажиры — муж с женой и двумя детьми — подходят с билетами к трапу, а им говорят: «Вы опоздали, не полетите». Оказалось, что эти пассажиры опоздали на регистрацию и вот их исключили из списка улетающих.

Немалых трудов нам стоило уговорить этих пассажиров подождать следующего рейса. Вот по этим-то причинам и идет к нам жалобы пассажиров. Кстати, о рейсе Свердловск — Ташкент. Он в тот день несколько раз переносился по метеоусловиям. В аэровокзале скопилось много народу. Очередь, духота. Справочное бюро работает неудовлетворительно. А на перроне вместо двух имеющихся работает один автопоезд. Все это снижает культуру обслуживания пассажиров.

Не следует забывать и о плане. План по пассажирам, к сожалению, пока у нас не выполняется. А о какой культуре можно судить в аэропортах местных авиалиний? Там очень мало заботятся о благоустройстве.

Все это в равной степени должно волновать всех нас — и руководителей, и рядовых авиаработников.



«Недопустимая оплошность»

Так назывался критический материал, опубликованный в «Авиаторе Урала» 23 июня. Начальник Челябинского аэропорта **Я. Ф. ДЕМЬЯНЕНКО** сообщает:

Ошибка по загрузке была допущена диспетчером тов. Алферовым вследствие длительного перерыва в работе. Тов. Алферов строго предупрежден на будущее.

Отдыхает весело наша детвора

Под занавес лета

В нынешнем летнем сезоне Тюменское объединенное подразделение арендовало пионерский лагерь у речников на третью смену. 3 августа был организован заезд.

Через два часа дети были доставлены на место отдыха, лагерь назвали «Авиатор».

5 августа для наших пионеров был радостным — днем открытия пионерского лагеря. Не остались в долгу и дети, которые подготовили интересный концерт художественной самодеятельности. На открытии пионерского лагеря побывал заместитель командира Тюменской авиагруппы В. М. Кулешов, который пожелал нашей детворе весело отдохнуть и набрать сил и бодрости для нового учебного года.

А. КОЗЛОВ, председатель местного комитета.

В КЛУБЕ «ЮНОСТЬ»

С 4 июня при клубе Уктусского аэропорта создан клуб «Юность». Это городской летний лагерь, где так же весело и интересно отдыхают в период школьных каникул дети авиаработников и ребята, проживающие в районе аэропорта.

Их 112. Веселых, жизнерадостных романтиков. Они успели побывать в двух турпоходах — на озере Таватуй и Каменных Палатках, ходили в зоопарк и в парк имени Маяковского. Четыре дня жили и трудились в Горнощитском совхозе — на прополке капусты заработали 54 рубля. Купили на эти деньги спортивную форму.

Кстати, о спорте. Его очень любят ребята. Коман-

да «Юности» встречалась на футбольных полях и волейбольных площадках с командами «Космос», «Дружба», «Полет» — ребятами из клубов других районов города. Провели ряд соревнований по настольному теннису и бильярду, участвовали в шахматном турнире. Заслуга в этом физрука клуба Владимира Антипова.

Замполит второго Свердловского подразделения В. З. Белоносов провел с ребятами интересную беседу о развитии гражданской авиации. И наверняка у многих из них родилась мечта стать летчиком, пойти в небо вслед за отцами и старшими братьями.

Культпоходы в кинотеатры, выезды за город — мас-

су впечатлений накопили за лето ребята. Будет о чем рассказать в школе!

Клуб «Юность» держит третье место по району. За активное участие в организации воспитательной работы среди подростков по месту жительства заведующий клубом Уктусского аэропорта Николай Михайлович Замятин награжден Почетной грамотой районного отдела народного образования.

— Для меня самая лучшая награда — любовь детей к нашему клубу, — говорит Н. М. Замятин.

Как с этим не согласиться!

Л. ЕФИМОВ.

На Аэрофлоту

Бдительность диспетчера

Самолет ТУ-104 стремительно шел на посадку. Вдруг сообщение: идти на второй круг.

Что же произошло? Диспетчер КДП Иркутского аэропорта Н. Губачев, наблюдая за посадкой корабля, заметил, что он планирует, не выпуская шасси.

Это была ошибка экипажа, руководимого тов. Рыхлеевым. Она неизбежно привела бы к роковому концу, не прояви тов. Губачев бдительность.

«Восточно-сибирский
аэрофлотец».

Грузы на приколе

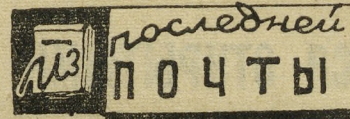
В порядке догрузки рейсовых газотурбинных пассажирских самолетов, указанием первого заместителя министра гражданской авиации от 1 февраля 1965 года, начальникам управлений и командирам отдельных объединенных авиаподразделений разрешено с руководителями предприятий заключать договоры на предмет перевозки габаритных грузов по тарифам стоимости перевозки груза по железной дороге малой скоростью.

Командованием аэропорта Кольцово с руководителями предприятий заключены договоры в 1965 году перевозить

габаритный груз по тарифам стоимости железной дороги малой скоростью.

Заклученные договоры в течение июля и в настоящий момент не выполняются — груз аэропортом не принимается. Этим самым подрывается авторитет аэропорта и нет сомнения, что в 1966 году предприятия откажутся от воздушных перевозок. Пройдет каких-нибудь 15—20 дней и снова придется идти с поклоном и просить этот груз у руководителей тех же предприятий.

Руководители предприятий, имея договоры с аэропортом



перевозить груз воздушным транспортом, не запланировав железнодорожного транспорта на 1965 год. В результате груз от предприятий не принимается железной дорогой, не принимается аэропортом и лежит на складах. Только у конторы «Росглавподшипникснаббэйт» скопилось груза на складах свыше 300 тонн. И никого это не беспокоит.

М. КОЧУРОВ,
диспетчер по грузовым
перевозкам.



И. Т. Карнаух

Умер Иосиф Тарасович Карнаух — командир Пермского объединенного подразделения, более двадцати пяти лет своей жизни отдавший службе в авиации.

И. Т. Карнаух родился в 1918 году в семье крестьянина села Гаврилики, Полтавской области. Окончив в 1933 году 9 классов, И. Т. Карнаух поступил в школу ФЭУ, где получил специальность печатника. Четыре года И. Т. Карнаух работал инструктором печатного цеха, а в 1940 году был призван в ряды Советской Армии.

С 1941 по 1943 год И. Т. Карнаух на фронтах Великой Отечественной войны, где успешно справляется с обязанностями авиамеханика истребительного полка. Боевые характеристики И. Т. Карнаухова свидетельствуют, что он везде и всегда показывал образцы героического труда по обеспечению вылетов боевых самолетов. В 1942 году И. Т. Карнаух вступил в ряды членов Коммунистической партии. За самоотверженную работу в годы войны он награжден орденом Красной Звезды и медалями.

В 1944 году И. Т. Карнаух окончил летную школу в г. Кургане и с тех пор трудился в Аэрофлоте, сначала рядовым пилотом, а затем командиром звена, заместителем командира летного коллектива. Последнее время И. Т. Карнаух работал командиром Пермского объединенного подразделения, где показал себя грамотным, хорошо знающим дело организатором производства.

Смерть вырвала из наших рядов простого, скромного, обаятельного товарища, настоящего коммуниста. Светлая память о нем навсегда сохранится в наших сердцах.

Е. ЛИПОВИЧ.

РАБОТАЕТ в Челябинском аэропорту коммунист Виктор Васильевич Клинов. Он — начальник штаба подразделения. В штабной работе пока новичок, зато в летной — настоящий ветеран, чья боевая биография может служить для любого авиатора примером мужества и героизма...

Окончив Балашовскую школу пилотов ГВФ, Виктор Клинов трудится в Хабаровском транспортном подразделении гражданской авиации. Он облетал многие трассы Дальнего Востока, возил пассажиров, грузы.

Но вот мирную тишину разорвало тревожное — «Война!». Нет, он не мог спокойно ждать повестки из военкомата. Он уже был сердцем призван на борьбу с ненавистным врагом. Узнал, что во Внуково формируются транспортный корпус ГВФ. Клинов в то время уже был командиром летного подразделения. Вместе с товарищами написал письмо в Москву. Просьбу удовлетворили — перевели его в этот корпус. Командир авиаполка тяжелых бомбардировщиков В. А. Гордиловский встретил В. В. Клинова радушно: — Будем воевать вместе...

КОМАНДИРУ сразу приглянулся этот летчик. Назначили Клинова командиром тяжелого бомбардировщика. Война еще грохотала на нашей земле, а экипаж Виктора Васильевича совершал глубокие рейды в тыл врага — восемь раз летал на бомбардировку Берлина.

А позже, когда фронт переместился за рубежи нашей Родины, отважные летчики участвовали в боях за освобождение Венгрии от фашистских захватчиков. Вместе с другими авиаторами В. Клинов был награжден двумя орденами Венгерской Народной Республики пять лет спустя после памятного мая 1945 года.

И снова полеты. Меткие бомбовые удары обрушивал его экипаж на скопление вражеской техники у Зееловских высот и

на Одере. Выполнял и другие ответственные задания. Высаживал в горы партизанам боевое подкрепление — солдат и офицеров чехословацкого корпуса, которым командовал легендарный генерал Свобода. Это были особенно трудные полеты. Приходилось с воздуха отыскивать в ущельях Карпат



партизанские отряды, чтобы сбросить им боеприпасы и другое военное имущество.

Блокировали аэродромы врага. Плотный зенитный огонь встречал смельчаков, но вопреки всему самолеты с крестами на крыльях превращались в груды металлолома, не успев взлететь.

Несколько раз машину Клинова поджигали зенитки противника. Прилетал домой, на базу, на «решете» в буквальном смысле. Отдельные пробоины на плоскостях достигали метра, а то и больше.

Берлин был окружен. Перед авиаторами поставили боевую задачу — не дать возможности эвакуироваться северной группировке немцев. Они грузились в военно-морской базе Свинемюнде на корабли. Сильный зенитный огонь ПВО и кораблей мешал нашим авиаторам прицельно произвести бомбометание. Экипаж Клинова сделал несколько заходов. То справа, то слева от самолета вырастали белые бутоны разрывов. С тонким свистом пролетали снаряды. Но самолет опять пикировал на цель.

Очередной заход был удачным. Смертоносный груз обрушился на тяжелый транспорт. На нем готовились к отправке пять тысяч вражеских солдат и офицеров. Окутанный черным дымом, корабль пошел ко дну.

А вот еще один эпизод. Разведка донесла: в ресторане города Бреслау фашисты отмечают какой-то праздник. Собрались там высшие офицеры гитлеровской армии. Летчики получили приказ: найти этот ресторан, испортить немцам праздник.

И вот грозные тяжелые ма-

шины в небе. Ресторан находился в городском парке. Зеленый шатер листья хорошо маскировал его. Но поиски увенчались успехом. Бомбы упали точно в заданный квадрат.

Не успели наши авиаторы сделать разворот, выходя из атаки, как внезапно из клубов дыма на них ринулись вражеские истребители «Фокке-Вульф». Но наши ястребы успешно отразили этот маневр.

Вместе с полком, где сражался Виктор Клинов, взаимодействовали и мастера бомбовых ударов из дивизии дважды Героя Советского Союза генерала Полбина. Прицельные бомбометания по объектам врага, разведка и фотографирование целей — все это помогало нашим наземным частям быстрее продвигаться вперед, к заветной победе...

РОДИНА высоко оценила подвиг летчика Виктора Клинова. Ордена и медали украсили китель фронтовика. Командовал он в то вре-



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15640 Заказ № 4431

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