

ОСНОВНОЙ ОРИЕНТИР — КАЧЕСТВО

Лето — горячая пора у авиаторов. Поток пассажиров неуклонно растет, материальная часть испытывает большие нагрузки. И тем не менее главной задачей остается борьба за качество каждого рейса, за безопасность полетов.

Эту ответственную работу ведут общественные инспектора по безопасности полетов командир корабля ЛИ-2 В. И. Тюпышев и бортмеханик М. Л. Семин. Кстати, В. И. Тюпышев, кроме того, является еще и нештатным пилотом-инструктором. Оба авиатора гордо следят за качеством всей работы, своевременно вскрывают недостатки и добиваются оперативного устранения их.

Совсем недавно, например, они осматривали три самолета ЛИ-2. Было обнаружено, что все машины недоукомплектованы бортовым имуществом: порваны привязные ремни, нет аптечек и т. д. Вскоре эти неполадки были устранены.

В связи с реорганизацией в летном коллективе, мы провели разбор по итогам работы наших экипажей, еще раз проверили наличие контрольных карт на самолетах, пересмотрели состав экипажей. Все эти мероприятия, несомненно, в целом повлияли на качество летной работы, повысили организованность и дисциплину летчиков.

Результаты налицо. Месячный план по производительности полетов, тонно-километражу и налету часов перевыполнен. Повысилась квалификация авиаторов. Введены в строй командирами самолетов ЛИ-2 В. П. Королев, И. М. Матвеев и Ю. М. Аряинов. Сейчас большинство экипажей летает без бортмехаников.

Среди лучших по праву считается экипаж ЛИ-2, где командиром А. И. Теляков и вторым пилотом Н. В. Коржуков. В этом экипаже легко обходится без бортмеханика и радиста. Хорошо, мастерски летают экипажи ЛИ-2, возглавляемые В. В. Галаминских и В. П. Криворотовым.

Говоря о наших успехах, нельзя умолчать и о недостатках. А они у нас есть. Мало пока мы занимаемся учебной работой. Судите сами. Из 13 авиаторов лишь четверо имеют минимум «один-один». Робко осваиваются полеты без бортмехаников. Немало претензий у нас к лэрмовцам и отделу перевозок. Если первые частенько задерживают вылеты самолетов

по «техническим причинам», то перевозчики — из-за своей неразворотливости. А в итоге приходится краснеть перед пассажирами летчикам.

Сейчас перед нами стоит главная задача — своевременно подготовиться к осенне-зимней навигации и успешно встретить ее новыми трудовыми победами, возросшим мастерством.

А. КАУРКИН,
заместитель командира
летного коллектива
Челябинского
подразделения.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 67 (1469)

СРЕДА, 1 СЕНТЯБРЯ
1965 г.

Год издания
XXIII

НА ПОРОГЕ НОВОГО, УЧЕБНОГО

В первой половине сентября после перерыва вновь широко распахнутся двери учебного подразделения Уральского управления ГА. Новый учебный год знаменателен тем, что занятия по повышению квалификации будут проводиться в новом учебном корпусе.

Командование Уральского управления выделило денежные средства на оборудование классов и кабинетов. Закуплен учебный инвентарь. Несколько новых оригинальных схем заказано Свердловскому художественному фонду, часть заказов для нас выполняет Киевский художественный фонд.

Некоторые схемы изготавливаются по фотографиям, которые предложили подразделению флаг-

штурман управления тов. Игнатченко и штурман Коваленко. Оба специалиста побывали в свое время в Киеве, где ознакомились с работой Киевского учебного подразделения. Для демонстрации учебных кинофильмов приобрели два киноаппарата.

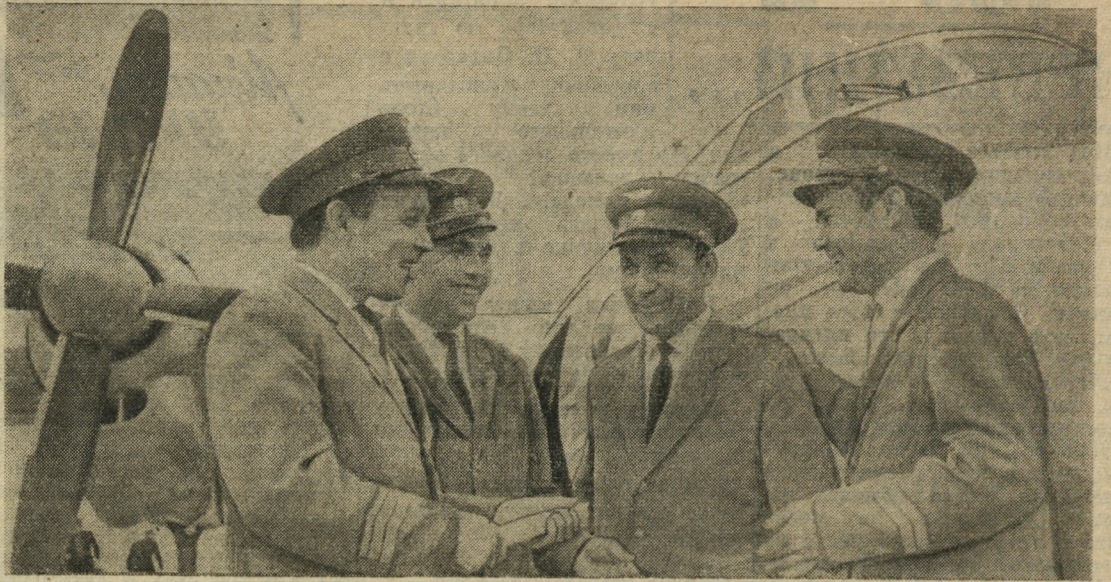
В период производственной практики наши преподаватели большое внимание уделяли подбору наглядных пособий. Так, например, подобраны детали к вертолету МИ-4. В этом немалая доля труда преподавателей тт. Андреева, Федорова, Белкина и других. Много сделали для оборудования учебных классов лаборанты тт. Бессонов, Поликарпов и Белова.

Хотелось бы также остановиться на недостатках в организации подготовки к новому учебному году. Тем более, что многие из них при желании можно устранить до начала занятий. Как ни странно, до сих пор не решен вопрос о выделении подразделения учебной площадки для самолетов и вертолетов. Между тем, она крайне необходима для практических занятий. При новом здании нет складского помещения, куда бы можно было при случае сложить учебный инвентарь и пособия.

Не уверены мы и в том, что получим для учебных целей самолет АН-2, вертолеты, а также авиационные препарированные двигатели. Особо остро стоит вопрос о приобретении двигателя АИ-24 и его агрегатов. Крайне нуждаемся мы в электрокабеле, отсутствие которого не позволяет подключить гиросприборы, радиоаппаратуру и электродвигатели, расположенные в учебных классах. Очевидно, об этом должны, в первую очередь, позаботиться работники ОМТС управления.

В заключение хотелось бы сказать об учебном плане. Надо сделать все для того, чтобы он выполнялся без срывов, которые имели место в прошлом году.

В. ИВАНОВ,
преподаватель учебного
подразделения, наш рабкор.



Больших успехов в социалистическом соревновании добился экипаж самолета АН-24 первого Свердловского подразделения, который возглавляет А. М. Казанцев.

На снимке: слева направо — А. М. Казанцев, бортмеханик Ж. Г. Кривошеков, второй пилот А. П. Орлов и штурман-бортрадист Б. Г. Казаков после очередного полета.

Дороги к небу

Синий ситец неба с земли казался каким-то далеким, недосягаемым. Изредка на нем появлялись облака, расцвеченные лучами солнца в нежные голубые тона. Оставляя за собой белый шлейф, тянувшийся от горизонта к зениту, пролетел самолет. Как замороженный, следил за ним Юра Зырянов. Мечта стать летчиком с годами у него все росла, а желание взлететь в небо

становилось таким неодолимым, что он готов был хоть сейчас оттолкнуться от земли, раскинуть руки и лететь, лететь. Но Юра знал: чтобы стать летчиком, недостаточно одной мечты, нужно много знать, много уметь делать. Поэтому как только он узнал, что в Доме пионеров, в его родном городе Каменске-Уральском открылся авиамодельный кружок, Юра сразу же записался в него.

В кружке он научился строить легкие модели планеров, самолеты с резиновыми двигателями. По желанию Юра мог запускать их, и они легко парили, унося все выше и выше на своих обтянутых плотной бумагой крыльях мечту о небе.

После окончания школы Юрий пошел в военное летно-авиационное училище.

Особенно охватывало его радостное чувство свободного полета во время прыжков с парашютом. Воздух теплыми струями обтекал тело и звенел в каждой стропе, а внизу, огромной зеленой чащей, наплывая на него, неслась земля.

Три года в училище пролетели быстро. Юрий Зырянов стал военным летчиком, но скоро врачи запретили летать ему на больших скоростях, и он демобилизовался из армии.

Два года работал Юрий фрезеровщиком на заводе. Не думал он, что снова будет летать, но тяга к полетам оказалась сильнее всего.

Еще два года переподготовки в летном училище ГВФ, и Юрий стал гражданским летчиком.

В коллективе летчиков Юрий Зырянов сразу завоевал авторитет и уважение. Начав работать вторым пилотом, он за короткое время освоил летные качества самолета и стал командиром экипажа. Его экипаж всегда отлично справляется с любым заданием.

М. ЗАВЬЯЛОВ,
командир звена
Березовского подразделения.



Первый самостоятельный



На снимке: заместитель командира летного коллектива А. С. КАУРКИН поздравляет командира самолета В. П. КОРОЛЕВА и весь экипаж с благополучным завершением первого самостоятельного полета.

День 18 августа для пилота Челябинского объединенного подразделения Виктора Королева был праздничным вдвойне. В этот день он впервые поднялся на борт корабля ЛИ-2 как командир и повел самолет в первый самостоятельный полет.

Встречать экипаж из рейса собрались друзья и командиры. Самолет подруливает к перрону и вслед за пассажирами на землю сходит экипаж: командир самолета В. П. Королев, второй пилот Б. Ф. Телешов, штурман М. П. Рассохин, бортмеханик Ю. Г. Пугачев.

Фото и текст нашего
корреспондента
В. МИФТАХОВА.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

С 1 сентября принимается подписка на газеты и журналы на 1966 год.

Подписка проводится во всех районных пунктах «Союзпечати», общественными распространителями на пунктах подписки предприятий, организаций и учреждений, а также отделениями связи.

Товарищи авиарботники!

Спешите подписаться на нужные вам издания.

Мне хочется рассказать о возмутительном случае, произошедшем недавно в Кольцовском аэропорту. Прилетел я из Ленинграда в Кольцово в 18 часов. Тут же зарегистрировался на 159 рейс — до Тюмени. В списке я был первым, зато улетел... сто пятидесятым! Что же произошло?..

Методически, буквально через час, открытие Тюмени по метеоусловиям откладывалось в течение... 16 часов. Каждую минуту мы ждали счастливого мгновения, когда объявят посадку. Об отдыхе не могло быть и речи: не было места ни в гостинице, ни в аэровокзале.

Наконец, желанное мгновение пришло. В 10 часов утра Тюмень открылась. Мы должны были вылететь 159 рейсом первые. Но этого не случилось. Раньше нас отправили на Тюмень пять рейсов.

Некоторые пассажиры при нас прилетели из Тюмени, сделали свои дела и успели улечься обратно. Обратились мы к работникам аэропорта, чтобы нам объяснили наше незавидное положение. Никто разумительного ответа дать не мог.

Девушка из справочного бюро продолжала заученно отве-

чать, что 159 рейс задерживается по метеоусловиям. Обратился я к диспетчеру по транзиту В. П. Дятловой с просьбой приоткрыть нам тайну столь длительного ожидания. Но вместо делового объяснения услышал выкрики: «Уходите отсюда!». Дятлова велла себя очень неприглядно. Такое обращение с пассажирами нетерпимо.

Потребовал книгу замечаний. Но ее мне отказались дать — «работнику Аэрофлота она, видите ли, не полагается».

Наконец повезло 159 рейсу. Посадили нас в вагончики, повезли к самолету. Но и здесь пришлось задержаться. Ждали, пока сгрузят почту, доставят бортипитание.

Разве допустимо такое обслуживание пассажиров? По всей стране у нас осуществляется основной принцип Программы КПСС — «Все во имя человека, все для блага человека». Но о нем частенько забывают в Кольцовском аэропорту. А ведь долг всех авиаработников проявить к пассажиру максимум внимания и уважения, чтобы он мог верить рекламе Аэрофлота не только в воздухе, но и на земле.

В. ЧЕРВЯКОВ,
пилот Тюменского подразделения, член группы содействия партгосконтролю.

Авиатор урала **НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ** 17
ЛИСТОК ПАРТИНО-ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

Как небо от земли

Старенький, видавший виды мотороллер, старательно тарахтит, мчит нас по дороге. Вдоль нее установлены красивые оформленные щиты с выдержками из наставлений по наземной и летной подготовке. Дорога поворачивает направо, и вот мы на стоянке самолетов ИЛ-18. Рядом стоит опромный АН-10. Из него в автомашину укладываются рядами ящики с виноградом. Принимаю, индустриальный Челябинск, дары юга!..

Без спешки, внимательно осматривают технику сменного инженера Михаила Давыдова прибывающие крылатые гиганты. Подходим к инженеру. Деловой доклад о состоянии самолетов. Четкие, ясные указания отдаются техническому составу. И вот уже развернута прицепная тележка АП-35. Самолет под током, — можно начинать обслуживание. Это про-

исходит на самолете ИЛ-18 № 75787. Радостно смотреть на слаженную работу ребят.

А на «пяточке» трудоемких форм стоит еще один лайнер № 75522. Нечем выполнять рейс на Минеральные Воды, и главный инженер В. Г. Васильев, разъяснив обстановку, помогает технику словом и делом. И вот результат, Мелнее чем за смену самолет подготовлен и вовремя выполнит рейс на Минводы.

Утром я узнаю результат подготовки самолета ИЛ-18 № 75787. Тщательно осмотрев его, бортмеханик тов. Половинков поставил оценку «отлично». Он ходатайствовал перед командованием ЛЭРМ о поощрении авиаспециалистов за умелую подготовку самолета.

Теперь уже с уверенностью

можно сказать, что инженерно-технический состав Челябинских ЛЭРМ успешно освоил эксплуатацию турбовинтовых самолетов.

И если с этим вопросом обстоит дело благополучно, то обслуживание поршневого самолета настораживает. Безобразный случай произошел на самолете ЛИ-2 № 16170 с 6 на 7 августа. На нем необходимо было заменить пятый цилиндр. Эту операцию поручили авиатехникам тт. Ковалеву и Левченко. Работали ночью. И под покровом ночи эти товарищи настолько «дружно» поработали, что за всю смену не смогли заменить цилиндр. А утром, заступив на смену, авиатехники тт. Бочкарев и Шишков увидели «картину» ночной работы Ковалева и Левченко и ахнули. Все детали цилиндра валялись возле колеса шасси, прямо на земле, в пыли, хотя буквально в десяти метрах стоял стеллаж для укладки деталей.

Комментарии, как говорят, излишни. Только самоотверженный труд авиатехников тт. Бочкарева и Шишкова дал возможность вовремя подготовить самолет к рейсу. Думается, что партийное бюро ЛЭРМ даст достойную оценку «творческой» работе коммуниста тов. Ковалева.

Этот факт должен насторожить руководство ЛЭРМ. Техническое обслуживание турбовинтовых самолетов отличается у нас от подготовки поршневых, как небо от земли.

В. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
заместитель председателя группы содействия партгосконтролю Челябинского подразделения.

В ИЮЛЕ совместно с членами «Комсомольского прожектора» наша группа содействия ПГК проверила работу бытовых учреждений в Кольцовском аэропорту. Мы отметили ряд недостатков в работе ресторана, магазина. По тревожным сигналам народных контролеров было принято решение выездной сессии поселкового Совета. На ней о положении дел обстоятельно доложил депутат поселкового Совета П. Ф. Семулин.

В решении сессии, в частности, отмечалось: «Просить руководство фабрик «Красный обувщик», «Новый быт», «Химчистка» и треста парикмахерского хозяйст-

ДОЗОРНЫЕ В ПУТИ

ва улучшить работу и обеспечить свои учреждения рекламой». А то ведь получается не совсем ладно — в поселке трудно иной раз отыскать то или иное бытовое учреждение. Нет вывесок.

К сожалению, многие решения выездной сессии поссовета до сих пор не выполнены. Мало того, случаются и грубые нарушения в обслуживании трудящихся.

Безответственно относится к работе заведующая продовольственным магазином № 14 тов. Ка-

занцева. 17—18 августа, в канун праздника авиаторов, она вдруг, не согласовав ни с кем свое решение, закрыла магазин на переучет. Причина? Очень простая — собралась тов. Казанцева уйти в отпуск. А нужды трудящихся ее не касаются.

Подобных примеров безответственности некоторых работников бытовых и торговых организаций можно перечислить немало. Заслуга наших зорких контролеров в том, что они вовремя пресекают нарушения, принима-

ют меры, чтобы они не повторялись.

У нас наступает ответственная пора — началась подготовка к делегированию в группы содействия партгосконтролю. Задача состоит в том, чтобы в народный контроль были избраны лучшие из лучших, честные, принципиальные товарищи.

Ф. ТЕНЬСИН,
председатель группы содействия партгосконтролю первого Свердловского подразделения.

Акробатика в гидрварианте

Там, где быстрая Вогулка впадает в степенную Сосьву, не добежав до величественной Оби чуть побольше версты, на голубом рейде покачиваются самолеты АН-2 на поплавах. Березовский гидропорт принимает и отправляет пассажиров, грузы и почту, следующие с севера на юг и с юга на север. Особенно роль гидропорта, как перевалочной базы, возрастает в период дождей, вообще в переходные времена года, когда сухопутный аэродром Салехарда размокает и выходит из строя для тяжелых кораблей. Вся тяжесть авиатранспорта в это время полностью ложится на поплавы гидросамолетов.

Вот и сегодня четвертый день в Салехарде идут дожди, четвертый день гидросамолеты уходят с Березовского аквато-

рия с предельной загрузкой. Хорошо хоть здесь, в Березово, установилась ясная погода. На берегу группа пассажиров. Они ждут прибытия очередного самолета из Салехарда.

Наконец долгожданный самолет показался в небе. Еще минута-две и поплавы АН-2 коснулись водной поверхности, выбросив целый сногбрызг. А навстречу самолету от берегового причала уже торопится катер. Умело маневрируя на волнах, катер подходит к самолету с подветренной стороны, прищартовывается и подводит самолет к плоту. Катер движется не спеша, осторожно, чтобы не повредить обшивку поплавок об углы плота.

Еще несколько минут и пассажиры ступят с зыбких сходен на твердую землю.

Вот об этих-то минутах и хочется поговорить особо. Перефразируя поговорку, можно сказать: «Близок берег, да не сразу ступишь».

Мне довелось наблюдать невеселую картину, когда погнувшись сходням в полметра шириной, переброшенным с берегового плота на сухую землю, шли пассажиры, нагруженные вещами. Они отчаянно балансировали на скользких досках, ежесекундно рискуя упасть в воду. Из Салехарда была доставлена больная девочка. Врач с помощью диспетчера отдела перевозок П. Л. Конева с большим трудом переправил ее с катера на берег.

— Хорошо, что дождя нет, — говорил потом Петр Леонтьевич Конев, — а то наверняка пришлось бы поплавать.

Действительно, положение с культурой обслуживания пассажиров в Березовском гидропорту обстоит из рук вон плохо. И, конечно, виноват в этом не только отдел перевозок. В отделе нет ни людей, ни средств для того, чтобы содержать в надлежащем состоянии причальное хозяйство, заниматься плотничными работами и т. д.

Хозяйство гидропорта не мудрое, но очень хлопотливое.

Река постоянно капризничает, вода то надвигается на берег, то сползает. Береговой плот, сходни и трапы то и дело приходится переносить. Перестановкой козел, на которых лежат вышеописанные узенькие дорожки сходен, обычно занимаются грузчики отдела перевозок, в то время как ни водители катеров, ни техсостав пальцем не пошевелят для того, чтобы как-то облегчить труд своих товарищей. Конечно, молодому парню грузчику Сергею Киви и его товарищу Владимиру Мельникову силы и сноровки не занимать. Но ведь обидно. Все делают одно общее дело, а смотрят на него каждый со своей колокольни.

Нет нужды доказывать, что гидропорт в Березово, особенно в распутицу, имеет исключительно важное значение, как порт перевалки при авиатранспорте на северном и южном направлениях. На сегодняшний день хозяйство гидропорта находится в запущенном состоянии. В первую очередь совершенно необходимо оборудовать причал трапами с поручнями, чтобы исключить возможность несчастных случаев среди пассажиров и обслуживающего персонала. Во-вторых, следует позаботиться об обеспечении перевозки багажа от гидропорта до сухопутного транспортом. Иногда транспорт в этих целях выделяется, но нередко пассажиру приходится тащить чемоданы на себе на расстояние в два с лишним километра.

Решение этих двух вопросов нельзя откладывать ни на один день.

В. СИБИРЕВ,
член поста содействия партгосконтролю.

Во втором Свердловском подразделении БРЗ, который возглавляет начальник ЛЭРМ А. С. Никитин, несвоевременно рассматривает поступившие рационализаторские предложения.

У бриза метод поточный — Дадут предложения едва. Не знают новаторы точно: Лежать ему год или два. Здесь творчество, видно, нектати. А метод подобный знаком: И зорко хранит председатель Резервы свои... под замком!



Тишь да гладь...

Слабо светит «Комсомольский прожектор» в Челябинском подразделении (секретарь комитета ВЛКСМ тов. Подвильов) и во втором Свердловском подразделении (секретарь комитета ВЛКСМ тов. Золотарев). А ведь недостаток в этих подразделениях можно найти немало.

Не видать в работе искры, Комсомольский пыл остыл. Крепко спят «прожектористы» — В рейд ушли в глубокий тыл. Все идет здесь, как по маслу, — Все по плану, так сказать. А «прожектора» погасли... Что светить им? — Тишь да гладь!..



Наш адрес и телефон

Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 17771 Заказ № 4672

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