

НА ВСТРЕЧУ ОСЕННЕ-ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ

КОЛЛЕКТИВ

РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

В беседе с нашим
КОРРЕСПОНДЕНТОМ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 70 (1472)

СУББОТА, 11 СЕНТЯБРЯ
1965 г.

Год издания
XXIII

ЗНАЧИТЕЛЬНЫХ производственных успехов добился летный коллектив самолетов ИЛ-18 Челябинского подразделения, руководимый тов. Завальным. Мы попросили рассказать о труде летчиков этого коллектива командира подразделения Н. А. Ковбота. Вот что он рассказывал.

садную систему. Но ее нет и поныне. А она крайне необходима. Особенно для самолетов ТУ-104, которые приземляются у нас...

Сейчас наше подразделение готовится к осенне-зимней навигации. Составлен план мероприятий, организуется учебная летного состава. И думается, что с задачами, которые стоят перед нами, мы справимся успешно.

За год с небольшим мы подготовили восемь экипажей турбовинтовых лайнеров ИЛ-18. Все они, челябинские авиаторы, готовились к полетам в Свердловске. Нужно сказать, что некоторые из них добились значительных успехов в летной работе. Так, например, отлично pilotируют корабли командиры экипажей Н. В. Хатынский и В. И. Рожнов. Оба — внештатные инструкторы, ввели в строй семь командиров — А. И. Андреева, В. С. Климова, Б. Ф. Закрылина и других летчиков.

Как всегда, основное внимание мы уделяем безопасности полетов — главному критерию летной работы. В этом — незаменимые помощники общественные инспекторы по безопасности полетов В. И. Рожнов и Б. Ф. Закрылин.

Вспоминается такой случай. В Адлере было замечено В. И. Рожновым сближение самолетов. Опытный летчик выяснил обстановку на месте, принял все меры, чтобы исключить нарушение летных правил. Об этом немедленно сообщил в рапорте.

Подобный пример характеризует и деятельность другого общественного инспектора Б. Ф. Закрылина. Он принял своевременные меры, чтобы прекратить

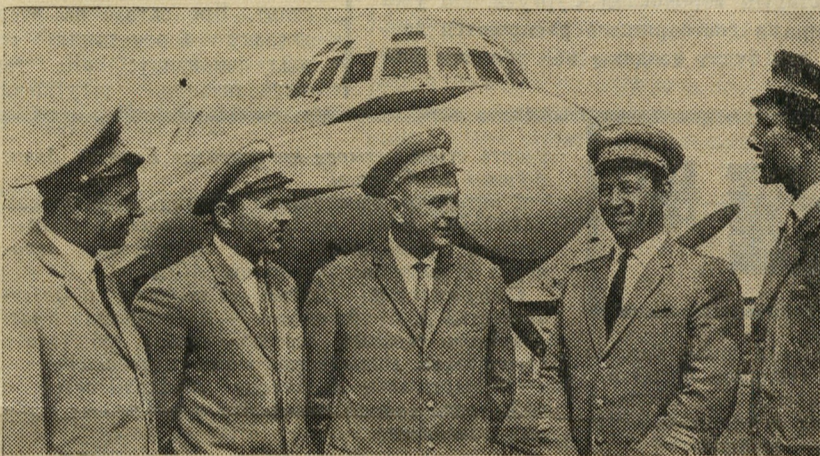
сближение самолетов в зоне Куйбышевского аэропорта...

Хорошо поработал во Внуковском аэропорту экипаж корабля ИЛ-18, возглавляемый А. М. Кудашиним. Члены экипажа — второй пилот Панков, штурман Петров, бортмеханик Иванов, бортрадист Устименко, бортпроводницы Моисеева и Окунева сделали все для того, чтобы успешно выполнить каждый рейс. А работа у них была сложная, ответственная. Ведь им нужно было не только доставить к месту назначения пассажиров, но и вовремя пересадить их на другие рейсы. Долг свой авиаторы выполнили с честью!

У большинства наших летчиков второй класс. Многие из них приступили к подготовке сдачи на первый класс. Pilotируют свои крылатые корабли авиаторы грамотно, умело. Загрузка, особенно на южные направления, полная.

Не изменю старой традиции — скажу и о наших недостатках. До сих пор летный состав мало тренируется в аэродромных условиях. И на это есть свои причины. Дело в том, что вот уже три года собираются у нас в аэропорту оборудовать курсо-глиц-

РАВНЕНИЕ — НА ПЕРЕДОВИКОВ



Первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании подразделений Аэрофлота СССР завоевал коллектив Московского транспортного управления гражданской авиации. Ему вручено переходящее Красное знамя Совета Министров СССР и ВЦСПС.

На снимке: лучшие пилоты управления (слева направо) В. М. БУСАРЕВ, Е. В. ЗАРАДСКИЙ, А. И. САМОЙЛОВ, В. Н. КУЛЕШОВ, В. В. СЕРОВ.

ИДЕТ СМОТР ОХРАНЫ ТРУДА

Командование Уральского управления гражданской авиации и терком профсоюза авиаработников решили провести общественный смотр охраны труда, техники безопасности и промышленной санитарии. В подразделениях он начался с 1 сентября и продлится до 1 ноября.

В течение этого периода, совпадающего с подготовкой к осенне-зимней навигации, командирам всех степеней и общественным организациям необходимо проделать большую работу по улучшению условий труда в подразделениях. А особенно в тех, где зима наиболее суровая — в северных аэропортах.

Накануне смотра в коллективах нужно было создать смотровые комиссии, а в службах — смотровые бригады. Они должны контролировать всю работу, своевременно выявлять недостатки и на основе их состав-

лять планы мероприятий по оздоровлению труда. А для этого следует собрать предложения от авиаработников.

В результате проведения смотра и создания безопасных условий труда в подразделениях повысится производительность и полностью ликвидируется травматизм.

В первом полугодии многие подразделения управления добились хороших результатов по снижению травматизма. В ремонтных предприятиях, руководимом Л. Романчуком, в Березовском, Тобольском, Магнитогорском и Янаульском аэропортах травматизм совсем не было. Это говорит о высокой культуре производства в этих подразделениях.

Резко снизился травматизм по

сравнению с прошлым годом во втором Свердловском и Пермском подразделениях. В целом по управлению он снизился до 37 процентов.

Но, к сожалению, следует отметить, что не все подразделения добились таких результатов. Подразделения Тюменской авиационной группы в первом полугодии увеличили травматизм на 26 процентов. Пока еще высок травматизм в Салехардском, Ханты-Мансийском и Сургутском подразделениях. Здесь он возрос в три раза.

Командованию и общественным организациям этих коллективов нужно принять срочные меры по устранению серьезных просчетов, больше внимания уделять культуре производства и охране труда.

Всем нам необходимо хорошо организовать и провести общественный смотр, мобилизовать всех работников на ликвидацию подобных ошибок. Следует также глубоко анализировать ход смотра на общих собраниях, конференциях и совещаниях.

Нужно также позаботиться и о наглядной агитации. Вывесить лозунги, плакаты, посвятить смотровые стенные газеты. Необходимо добиться того, чтобы в смотре приняли участие все авиаработники. Только тогда мы можем не сомневаться в успехе и работа даст положительные результаты.

Л. ЗИМИН,
инженер по технике
безопасности Уральского
управления гражданской
авиации.

НАША служба по численности работников невелика. Но какая большая и трудная работа проделана за восемь месяцев нынешнего года! Перевезено много пассажиров, почты, грузов.

У нас суровая зима. В холод-ветер наши женщины-труженицы встречают и провожают пассажиров на перроне. И для каждого человека они находят доброе слово и хороший совет.

Иногда трудно приходится обслуживать пассажиров-ненцев. Ведь они не знают русского языка. Тогда на помощь приходит наша дежурная Галина Ветошкина, которая знает немецкий язык. Она у нас за переводчику. Через нее мы и узнаем, куда лететь пассажиру.

Хочется отметить наших лучших тружеников Фомичеву, Костину, Тарасову, Чупрова, Иващенко и других. Это их заботой и вниманием согрет каждый, кто прилетает в наш северный город.

М. ПЕРФИЛОВА,
начальник аэровокзала
Салехардского аэропорта.

ИХ ЗАБОТОЙ

СОГРЕТ

ПАССАЖИР

Обратите внимание!

ПОДГОТОВКЕ ГРОЗИТ СРЫВ

В настоящее время у нас в Сургутском подразделении создается критическое положение с подготовкой к осенне-зимней навигации спецслужбы ЛЭРМ.

Дело в том, что до сих пор нам не выделено помещение для аккумуляторной, которое необходимо срочно подготовить к работе в зимних условиях.

И второе. Лаборатория спецслужбы не соответствует объему работ, требуемых в масштабе подразделения, которое значительно выросло за последнее время.

По вышеуказанным причинам подготовке к осенне-зимней навигации грозит срыв.

Тревожный сигнал

А в лучшем случае — это пагубно отразится на качестве технического обслуживания материальной части.

Неоднократно мы поднимали этот вопрос на различных собраниях, обращались к командованию подразделения, но пока это не дало положительных результатов. Как говорится, «воз и ныне там...».

Г. ГАВРИЛОВСКИЙ,
техник-бригадир по спецоборудованию
Сургутского подразделения.

ОТ РЕДАКЦИИ. Мы надеемся, что тревожный сигнал техника-бригадира Г. Гавриловского дойдет до слуха руководителей Сургутского подразделения и о принятых мерах они сообщат в газету.

Кузница летных кадров



Воздушные ворота нефтяного края

Неузнаваемо изменился за последние два года Сургутский аэропорт. Там, где шумели ели, сегодня встают в строй жилые дома, прокладываются улицы, возводятся служебные помещения.

Если недавно еще хозяевами сургутского неба были самолеты так называемой «малой авиации», то сегодня на летном поле аэропорта можно увидеть турбовинтовой АН-24, могучий винтокрыл МИ-6.

Новейшая крылатая техника обслуживает геологов, нефтяников, газовиков тюменского края. Добытчикам «черного золота» и «голубого топлива» хорошо известны имена авиаторов Мягких, Шполянского, Сагирова, Денисенко, Быкова и других.

На снимке вы видите старый аэровокзал Сургута. Но уже в этом году перед пассажирами гостеприимно раскроются двери нового здания вокзала, где будут созданы все условия для воздушных путешественников.

Экипаж занял свои места в кабине воздушного корабля.

— Разрешите взлет! — запрашивает командир по радио.

— Взлет разрешаю, — отвечает диспетчер с командного пункта.

Стремительный разбег и самолет быстро набирает высоту.

Так начался обычный учебный полет в Ульяновской школе высшей летной подготовки.

Пилотирует корабль командир И. Л. Новиков. В его экипаже бортмеханик А. Д. Москальнов, штурман Ю. Ф. Свистунов, бортрадист С. П. Проскуряков. В салоне самолета заняли места слушатели.

Самолет вошел в зону. Каждый из членов экипажа занят своим делом. И. Л. Новиков дает команду идти на снижение.

Произведена первая посадка, и снова согласно программе самолет вырывается на старт. При заходе на вторую посадку бортмеханик доложил командиру: «Не горит сигнализация выпущенного

положения передней ноги шасси, не закрываются створки».

Принято решение идти на второй круг. Может быть, выявится неисправность, тогда станет ясно, какие меры следует принять. Самолет заходит на посадку, но по-прежнему створки передней ноги не закрыты. Экипаж делает все возможное, но положение не меняется.

— Садиться с убранными шасси? Нет, нельзя рисковать жизнью людей, — говорит про себя И. Л. Новиков. К тому же самолет надолго выйдет из строя. Надо что-то придумать, но что?

Снова заход, и снова нет результата. Топливо на исходе. Вдруг кто-то предложил вскрыть смотровой люк в полу самолета, что напротив шасси, и дожать переднюю ногу. При помощи металлического штатива нога была поставлена в нужное положение, сработала сигнализация, закрылись створки. Теперь можно производить нормальную посадку...

Это один из примеров находчивости будущих выпускников Ульяновской школы высшей летной подготовки, которой исполнилось недавно 30 лет. А сколько их было за эти годы! Школа имеет свою славную историю. Здесь работают смелые, дружные, находчивые люди — летчики. Среди них А. И. Охонский, В. И. Червон, Н. В. Трухов, Ю. А. Колесов, А. Н. Кудрявцев и другие. Это подлинные мастера своего дела, отличные воспитатели авиаторов. Заслуженной славой пользуются экипажи коммунистического труда, где командиры кораблей В. С. Иванов, В. В. Фадин, Ю. Н. Колесов и другие.

В школе работают 27 бригад, смен и экипажей коммунистического труда. Около 400 человек носят это почетное звание. Это П. С. Зяблов,

Л. Ф. Башев, В. И. Хритинин, Н. Н. Нежнов из службы движения, В. С. Соленых из службы связи, из учебно-летного отдела П. П. Олейник, В. С. Митрофанов, М. И. Репий, из автобазы Н. И. Шкупов, А. С. Макарова и другие.

За истекший период из этой кузницы кадров вышли тысячи слушателей, которые ныне успешно трудятся во всех управлениях Аэрофлота. Некоторые стали руководителями подразделений, аэропортов. Школа гордится выпускниками, награжденными за трудовые подвиги правительственными наградами, такими как А. С. Поляков, впервые проложивший воздушный мост Москва — Антарктида, Э. М. Бахшинян, вышедший победителем в борьбе с бандитами в воздухе, и многими другими авиаторами.

Начиная с 1956 года школа стала готовить кадры иностранных специалистов из различных стран мира. У нас проходят обучение представители Ганы, Мали, Кубы, Ирака, КНДР, Польши и других стран.

Недавно школа отметила свой 30-летний юбилей. Личный состав ее находится на пороге новых, более ответственных и почетных задач: скоро на воздушных линиях Аэрофлота будут осваиваться сверхзвуковые пассажирские самолеты, самолеты-гиганты типа АН-22 и работникам предстоит осуществлять подготовку экипажей для эксплуатации этих кораблей.

Личный состав школы заверяет, что впредь будет успешно трудиться на благо нашей страны.

А. ПОТАПОВ,
заместитель начальника
УШВЛП
по политчасти.
В. МЕЛЬНИКОВ,
секретарь комитета
ВЛКСМ УШВЛП.

Гражданская АВИАЦИЯ №9

Мечта... На голубом фоне неба яркие блески звезд. Девочка в пилотке с эмблемой Аэрофлота мечтательно всматривается ввысь. Так оформлена первая страница обложки сентябрьского номера журнала «Гражданская авиация».

Хороший подарок своим подписчикам и читателям сделала редакция журнала, выпустив его в свет в первый день сентября. Это большое достижение коллектива журналистов.

«Ветры дальних полетов» — под таким девизом помещены материалы о международных сообщениях Аэрофлота. Привлекает интервью «За круглым столом» начальника транспортного управления международных воздушных линий Героя Советского Союза Вячеслава Филипповича Башкирова о регулярных полетах в тридцать

девять стран четырех континентов Европы, Азии, Африки и Америки.

С интересом ознакомится читатель с подборкой «Местные линии одной республики», рассказывающей о воздушных связях Казанского аэропорта с районами Татарской АССР.

Содержательна статья «Гласность и действительность» А. Солдатенкова — председателя Красноярского теркома, рассказывающая об опыте организации социалистического соревнования.

На нескольких страницах рассказывается о подготовке кадров Аэрофлота в различных учебных заведениях.

Об опыте обслуживания самолетов в Хабаровском аэропорту подробно рассказано начальником ЛЭРМ Е. Юхновским и главным инженером А. Марковым в статье «В часы пик».

Полезные советы дает А. Томилин, командир корабля ГОСНИИ ГА в статье «При боковом ветре». Здесь найдут ответы на многие вопросы пилоты, летающие на различных типах самолетов.

В журнале помещен ряд других интересных корреспонденций.

НАШ КОНКУРС

Почти ежедневно почта доставляет в редакцию конверты с пометкой «На конкурс». Сегодня мы предоставляем слово молодому композитору, работнику Кольцовского аэропорта Александру Степанову. В соавторстве с поэтессой Валентиной Пономаренко он написал песню «Буду ждать», которая с успехом была исполнена в Ленинграде во время поездки уральских авиаторов к друзьям по соцсоревнованию.

Командир вертолета МИ-4 С. Лякишев не новичок в газете. Его стихи печатались в «Тюменской правде», он является автором сборника стихов для детей. Мы знакомим наших читателей с его новым стихотворением «Воздушный бой».

«ВОЗДУШНЫЙ БОЙ»

Звенящий день над степью сонной	Мой «МИГ» без скорости обмяк,
Плывет в расплавленном зенит.	Как будто плаваю во сне я.
А я опять взлетаю в зону — Бетонкой в небо путь открыт.	Догнать желаю, да никак. Рокочет тяжело турбина... Иду в разгон под горизонт, Где вместо неба
И «МИГ», моей послушный воле,	над кабиной Земля раскрыла нестройный зонт.
Взломал полуденную тишь... Напряжены глаза до боли: Увидишь первым — победишь!	И снова вверх и до предела Сжимаю радиус «петли». И нет мне никакого дела, Куда умчалась твердь земли.
И вот — инверсионный след!	Коль на прицеле вновь «противник»!
Цель найдена — сомнений нет.	На этот раз он не уйдет, Хоть не снарядам
Свечой пошел я круто к цели —	реактивным
Рвануло небо на меня. «Враг» схвачен в ромбике прицела.	Бьет фотокинопулемет.
Я — на дистанции огня! Но цель уходит!	С. ЛЯКИШЕВ, командир вертолета МИ-4 Сургутского подразделения.
Что же с нею?	

Буду ждать

Дождь моросит на
улице.
Дождь и ночь.
Гонит людей всех с
улицы —
Прочь, прочь, прочь.
Я не пугаюсь
дождика,
Темноты...
Здесь на своем
автобусе
Ездишь ты.
Буду стоять и
моннуть я
на пути.
Только бы взглянуть
на тебя
И уйти.
Первая шаг не
сделаю,
Не скажу...
Почему это вечером
Я брожу?
Вот уже успокоилась
Суэта.

Музыка А. СТЕПАНОВА

Слова В. ПОНОМАРЕНКО

В ТЕМПЕ ВАЛЬСА

Дождь мо-ро-сит на у-ли-це дождь и
ночь го-нит лю-дей всех су-ли-цы
Привет
прочь, прочь, прочь. Я не пу-га-юсь
ДОЖ-ДИ-КА ТЕМ-НО-ТЫ ЗДЕСЬ НА СВО-
ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ
-ЕМ АВ-ТО-БУ-СЕ ЕЗ-ДИШЬ ТЫ
ДЛЯ ОКОНЧАНИЯ КОНЕЦ
ЕЗ-ДИШЬ ТЫ. бу-ду-сто-//-ждать.

Улица, словно звездами, Залита Сотней огней-фонариков, Светом фар,	Солнцем блестит от дождика Тротуар. Реже бегут автобусы. Тишина... Снова стою на улице Я одна.	Что же случилось? Где же ты? Мне б узнать. Завтра опять приду сюда, Буду ждать.
---	--	--



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 26211. Заказ № 4835.

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