

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 72 (1474).

СУББОТА, 18 СЕНТЯБРЯ
1965 г.

Год издания
XXIII

НА ПОВЕСТКЕ — КУЛЬТУРА ОБСЛУЖИВАНИЯ

7 СЕНТЯБРЯ местный комитет второго Свердловского подразделения обсудил на своем заседании ход общественного смотра культуры обслуживания пассажиров.

На заседании с докладом выступили начальник ЛЭРМ А. С. Никитин, заместитель командира летного подразделения Е. А. Ремизов и другие товарищи.

В выступлениях было отмечено, что авиарботники успешно выполняют свои обязанности, постоянно повышают культуру обслуживания пассажиров. Много сил и стараний вкладывают в это командир самолета Ю. А. Курашов, дежурная отдела перевозок Валентина Гриднева, мойщица самолетов Л. И. Ремизова.

В период смотра нет ни одной жалобы на обслуживание в аэропорту. Значит, дело принесло

свои плоды. Активизируется деятельность наших авиарботников. Ими внесено ряд ценных предложений по улучшению культуры обслуживания. Так, в настоящее время прибывшим в Уктусский аэропорт пассажирам непосредственно у самолета дается справка, как забронировать билет, адреса городских гостиниц, маршрут в Горгентство и аэропорт Кольцово.

Кроме того, сами летчики, если есть необходимость, информируют пассажиров о времени полета, высоте и пунктах пролета. А раньше этого не было. По рекомендации комиссии общественного смотра открыты курсы предварительной продажи авиабилетов в Ирбитском, Артинском и Красноуфимском аэропортах.

Вместе с тем, в ходе смотра выявились и существенные недо-

В подразделениях нашего управления полным ходом развернулась подготовка к осенне-зимней навигации. Началась она и в летном коллективе самолетов ИЛ-18, которым руководит А. В.

НИКУЛИН. Мы попросили рассказать А. В. Никулина, как готовится к работе в зимних условиях летчики этого коллектива.



Первое, с чего мы начали, как обычно — с учебы. Организованы занятия по эксплуатации материальной части в зимних условиях при пониженном минимуме погоды и низких температурах. Изучаем особенности посадки и взлета самолетов на заснеженных и мокрых аэродромах, отрабатывая каждый элемент.

Нужно отметить, что к зиме наши летчики готовятся со всей серьезностью и повышен-

ной ответственностью. Уже проверена техника пилотирования экипажей кораблей ИЛ-18, возглавляемых командирами В. И. Дубовиком, И. С. Медведевым, Н. А. Пензиным, Л. А. Ключковым и другими летчиками.

Многие из авиаторов за последнее время повысили свое мастерство, перешли на более высокую ступень летной квали-

фикации. Так, например, на высший — первый класс — успешно сдали зачеты штурман А. Д. Семенов, командиры кораблей Н. А. Пензин и Г. С. Семенов.

Думаю, что со своими задачами коллектив наш справится успешно. Обеспечит высокую безопасность полетов в предстоящей осенне-зимней навигации.

ПО НОВОЙ ПРОГРАММЕ

ВО ВТОРОМ полугодии наше учебное подразделение начнет занятия по новым программам с летным и техническим составом. Нужно заметить, что основные изменения внесены в вопросы эксплуатации и теоретической подготовки. Особенно это касается повышения квалификации летчиков, пилотирующих турбовинтовые самолеты, и бортовых механиков самолетов и вертолетов.

Количество часов на изучение специальных предметов осталось прежним, а содержание значительно обогатилось.

Сейчас необходимо разослать во все подразделения новые программы и вопросы, по которым будут заниматься авиаторы в учебном подразделении и при сдаче зачетов на класс в МКК управления.

Большую работу предстоит выполнить преподавательскому составу учебного подразделения. Нужно составить конспекты, оборудовать кабинеты и классы, подвергнуть переработке экзаменационные билеты в соответствии с но-

выми требованиями, предъявляемыми к нам.

Все это, безусловно, будет способствовать не только улучшению качества подготовки летных и технических кадров, но и повышению безопасности полетов.

В. ИВАНОВ,
инженер-преподаватель
учебного подразделения.

Вести

из Кольцовских ЛЭРМ

Дозорные в походе

В ЛЭРМ вышла фотогазета группы содействия партийно-государственному контролю. На снимках запечатлены стоянка самолетов, ангар и другие служебные сооружения. И у каждого — захламленность, грязь.

Народные дозорные, комментируя эти безобразия, призывают администрацию ЛЭРМ принять к виновникам беспорядка строгие меры.

Юбилей ветерана

На днях лэрмовцы тепло отметили 50-летие старшей работницы мастерских — Натальи Феофановны Шилковой. С 1944 года трудится она в Кольцовском аэропорту и с 1952 года — мойщицей самолетов в ЛЭРМ.

Рядовая должность уборщицы самолетов — далеко не на последнем месте в Аэрофлоте. Это благодаря усилиям мойщиц самолеты уходят в рейсы чистыми, блестя полированными крыльями.

В семье фронтовиков

Привлекает внимание вывешенный в ЛЭРМ фотостенд «Слава участникам Великой Отечественной войны». Многие из специалистов линейных эксплуатационных мастерских прошли через горнило войны, имеют ряд правительственных наград за ратные подвиги. Их снимки и помещены на фотостенде.

ВЫДЕРЖИВАЙ ТОЧНЫЙ МАРШРУТ

«Один» — явление обычное. Чтобы выполнить в этих условиях точный заход на посадку, необходим не только опыт экипажа, но и безупречная работа приборов эксплуатационно-навигационного оборудования.

В летном коллективе первого Свердловского подразделения число экипажей, летающих по минимуму «один», значительно увеличилось. К их числу прежде всего следует отнести экипажи кораблей ИЛ-18, где командирами тт. Горбик, Горский, Панченко, Попов, Ермаков, Кичигин и многие другие.

Но у нас еще нередки случаи, когда заходы на посадку производятся с поздним началом четвертого разворота. Это, как правило, проявляется там, где нет точной работы курсовых приборов.

В летнее время на работу курсовых приборов уделяется мало внимания, поэтому на ряде самолетов приборы допускали погрешности, превышающие допустимые отклонения. Так, на самолете ИЛ-18 № 75819 индукционный датчик вообще пришлось заменить. Поскольку при проверке оборудования на земле ошибки в его работе обнаружить трудно, штурману после взлета и при посадке необходимо тщательно следить за показаниями приборов.

ШТУРМАНСКОМУ составу в осенне-зимний период следует помнить, что для приведения пилотажно-навигационного оборудования в рабочий режим требуется в среднем 10—15 минут. Большее времени не требуется. За 15 минут работы даже при температуре наружного воздуха минус 40 та-

кой прибор, как ГПК-52, приобретает устойчивость.

Говоря о заходе на посадку в сложных условиях, нельзя упускать из виду необходимость выдерживания расчетных данных.

К примеру, если курс держится плюс-минус 2—3 градуса от третьего разворота к четвертому, то и крены на четвертом развороте будут от 12 до 18 градусов. В отношении точности пилотирования показателен пример командиров кораблей тт. Попова, Савинова, Панченко и других. На последней прямой, где выдерживание всех параметров приобретает особенно большое значение, у этих командиров не бывает ни малейшего отклонения от рекомендованных величин.

В осенне-зимний период усложняется также работа по выдерживанию заданного маршрута и выхода на поворотные пункты

в расчетное время. В условиях, когда ветер на больших и средних высотах усиливается, отражающие свойства земной поверхности в радиолокационном отношении ухудшаются, появляется неустойчивость в работе радиоконспекта. При полетах ночью, в облаках, от штурмана требуется большое мастерство. При попутных и встречных ветрах большой силы могут быть отклонения от курса следования корабля. Поэтому штурман обязан вести непрерывный контроль как по дальности, так и по направлению.

Опыт показывает, что в подразделении выросли замечательные кадры штурманов. Образцы выполнения своих штурманских обязанностей показывают тт. Родин, Воронов, Смернягин, Емельянов и многие другие.

И. ШУНЕЕВ,
штурман корабля ИЛ-18
первого Свердловского
подразделения.

В разгаре летняя учеба авиаторов. День и ночь не утихает на аэродромах шум моторов. Летчики, штурманы, техники, специалисты всех служб упорно трудятся, постигают летное дело. Уходят на маршруты стремительные разведчики и тяжелые самолеты, сверхзвуковые перехватчики и транспортные воздушные корабли.

На снимке: посадка в самолеты десанта.

Снимки Преображенского и Г. Омельчука. (Фотохроника ТАСС).



ЗАВЕРШАЕТСЯ весенне-летняя навигация. Она в этом году была напряженной.

Успешному проведению весенне-летней навигации способствовало то, что командование, партийная организация нашего коллектива сумели вовремя и качественно организовать подготовку и мобилизовать личный состав на успешное выполнение поставленных задач.

Предстоящая осенне-зимняя навигация по темпам работы будет менее напряженной, так как сокращается количество рейсов, уменьшается число полетов и т. д. Однако сам характер полетов усложняется. Если летом приходилось уделять основное внимание на грозы и полеты в зонах атмосферной турбулентности, то осенью и зимой приходится иметь дело с низкой облачностью, туманами, обледенением, усилением ветров на дальних высотах и ограниченной видимостью при заходе на посадку.

Анализ летных нарушений в осенне-зимнее время показывает, что больше половины их происходит в результате слабой подготовки летно-подъемного состава к работе в сложных условиях.

При подготовке к осенне-зимней навигации следует обратить внимание на пилотирование в обстановке неблагоприятных метеосредств.

Заход на посадку при низкой облачности по минимуму

САМОЛЕТ-ПОЖАРНИК

«ЗЕЛЕНЫЙ ПАТРУЛЬ», — ТАК НАЗЫВАЮТ САМОЛЕТЫ АВИАЦИИ СПЕЦПРИМЕНЕНИЯ, ЗАНЯТЫЕ НА ОХРАНЕ ЛЕСОВ.

ОДНАКО, КАК ПРАВИЛО, РОЛЬ САМОЛЕТОВ ОГРАНИЧИВАЛАСЬ ОБНАРУЖЕНИЕМ ОЧАГОВ ПОЖАРА И ДОСТАВКОЙ ПАРАШЮТИСТОВ — ПОЖАРНИКОВ.

НЕДАВНО В УРАЛЬСКОМ УПРАВЛЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПОЛУЧЕН НА ВООРУЖЕНИЕ НОВЫЙ САМОЛЕТ АН-2 В «ПОЖАРНОМ ВАРИАНТЕ». НА МАШИНЕ УСТАНОВЛЕНО СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПРЕДНАЗНАЧЕННОЕ ДЛЯ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО ТУШЕНИЯ ПОЖАРА С ВОЗДУХА.

ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРОВ ПРОВОДЯТСЯ В ТАЕЖНЫХ УГОЛКАХ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ.



У спортсменов

Кольцовского аэропорта

БОЕВАЯ НИЧЬЯ

Близится к концу чемпионат Свердловска по футболу среди клубных команд. Пятнадцатого сентября спортсмены Кольцовского аэропорта провели свою последнюю встречу на зеленом поле. Их противниками были футболисты Уралхиммашзавода.

Игра проходила в упорной борьбе. Нападающим той и другой команды так и не удалось открыть счет. В итоге — ничья.

Таким образом, футболисты-авиаторы заняли, по предварительным данным, второе место в чемпионате города. Если учесть сильный состав участников, то это, конечно, успех наших спортсменов.

С. ФРОЛОВ,
спортивный
обозреватель.

ВПЕРЕДИ — СТАРТ

Спортивное лето на закате. Позади у спортсменов-авиаторов жаркие схватки на футбольных полях, водных до-

рожках, кортах и баскетбольных площадках. Надо сказать, что прошедший год был для наших спортсменов успешным. Второе место на спартакиаде Аэрофлота — это, бесспорно, почетная победа.

Однако сейчас еще рано почитать на лаврах и прятать форму до следующего лета. Впереди у кольцовских спортсменов ответственное испытание — эста-

фета на приз газеты «Вечерний Свердловск». Старт соревнований будет дан на Центральном стадионе 3 октября. Кроме легкоатлетов, в каждой команде выступят гребцы, велосипедисты, конькобежцы и лыжники.

М. ГОРЮКОВА,
инструктор
физкультуры
Кольцовского
аэропорта.



Полет успешно завершён. Об этом красноречиво свидетельствует фотография нашего фотокорреспондента Р. Савнова.

К этому следует добавить, что снимок он сделал с борта самолета АН-24. Скоростной турбовинтовой лайнер стал полноластным хозяином в небе Тюменщины, края нефти и газа.

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В ГАЗЕТЕ «Авиатор Урала» от 11/VIII-65 г. была напечатана заметка «Нужно разобраться» о работе цеха бортипитания. Газете отвечает директор ресторана А. Сумин.

На самолет рейса 1555 был выдан холодный консервированный завтрак — свинина в белом соусе и шпроты.

После сообщения о том, что свинина неприемлема для бортипитания, цех прекратил отпуск ее на борт и стал выдавать югославские консервы. Запретили мы выдавать на борт и шпроты в малой расфасовке.

Кроме этого, начальником смены цеха бортипитания тов. Кошурниковой было недодано 9 банок тушенки и 4 банки шпрот. Согласно приказу по ресторану тов. Кошурниковой объявлен выговор с лишением премии за август. Консервы, не выданные на борт, были оприходованы тут же,

так как со стороны Кошурниковой была допущена ошибка при подсчете положенной нормы на одного пассажира.

ПО МАТЕРИАЛУ рейда печати, опубликованному в газете 28/VIII 1965 г. — «По принципу тяп-ляп».

Проверка показала, что контейнеры сервируются правильно, но из-за отсутствия посуды в часы «пик», сервировка делается по мере поступления посуды из мойки. Для более быстрой сервировки добавлены по одному работнику в смену и три повара.

При доставке контейнеров с питанием в машину подвозка их к самолету и загрузка в самолет происходят в спешке из-за недостатка носильщиков отдела перевозок и автолифтов. Вследствие такой загрузки сервировка нарушается не по нашей вине.

Словом, многое зависит не от цеха бортипитания, а от



аэропорта. Заказы по инструкции на первоначальные рейсы должны выписываться за 1 час до вылета, на транзитные за 45 минут, а у нас, как система, они даются за 15—20 минут, когда пассажиры сидят в самолете.

На партийном собрании работников ресторана, где присутствовал тов. Лебединский, ставился вопрос о строгом выполнении инструкции, но сдвигов до сих пор нет.

«Небесная семейственность»

В Свердловской области хорошо известны имена командиров самолетов Анны Григорьевны Широковой и ее сына Владимира Морозова.

Однако это не единственный пример «небесной семейственности». На голубых трассах Уральского управления не первый год летают муж и жена Меньшиковы.

Небо породило и другую крылатую пару. Юрий Редькин командует экипажем винтокрыла МИ-4. Рядом с ним над бескрайними просторами Тюменщины водит свой легокрылый АН-2 его супруга Александра Редькина.

Л. РУСЛАНОВ.

СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

Как присваивается разряд?

В редакцию газеты «Авиатор Урала» обратился с вопросом авиатехник Курганского подразделения Л. С. СОКОЛОВ. Он спрашивает, через сколько лет работы в подразделении после окончания авиационно-технического училища гражданской авиации присваивается пятый разряд авиатехникам и каковы правила присвоения.

Согласно положению о классификации специалистов Гражданской авиации СССР, «второй класс авиатехника и соответственно пятый разряд присваивается при наличии отличной аттестации лицам, проработавшим не менее трех лет авиатехниками 3-го класса, сдавшим в местной

квалификационной комиссии с оценкой не ниже, чем на «хорошо», испытание в знании обслуживаемых самолетов, моторов, спецоборудования самолетов и т. д.»

В Салехардском

подразделении

БУДНИ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ

Коллектив вертолетного звена Салехардского объединенного подразделения ежедневно выполняет задания по обеспечению работы геологических партий, рыбаков и т. д.

Показывают образцы в труде экипажи вертолетов, где командирами тт. Джансузян, Дубов и другие. В настоящее время вертолетчики усиленно тренируются. Впереди сложные полеты в условиях осенне-зимней навигации.

Н. КУШНАРЕВИЧ,
второй пилот
вертолета МИ-4.

По труду и честь



Электрик по специальности Радий Павел с первых дней работы в Салехардском подразделении проявил себя как добросовестный работник. Сложное электрохозяйство аэропорта он освоил в совершенстве.

Недавно передового авиарботника приняли в члены КПСС.

ЧИТАЙТЕ, ВЫПИСЫВАЙТЕ

ежемесячный производственно-массовый журнал

Орган Министерства Гражданской авиации СССР

«Гражданская авиация» — ежемесячный производственно-массовый журнал — орган Министерства Гражданской авиации СССР.

ЖУРНАЛ освещает многообразную жизнь гражданской авиации и рассчитан на широкий круг читателей. На его страницах публикуются материалы:

о воздушных трассах двадцатого века, проложенных между Западным и Восточным полушариями, от Арктики до Антарктиды;

о развитии космонавтики, героях покорения космоса,

о путях освоения Вселенной на благо человечества;

о могучих флотилиях пятого океана — новых и новейших отечественных и иностранных самолетов и вертолетов;

о людях крылатой профессии — богатырях неба и скромных тружениках земли;

о широком применении советской авиации в сельском хозяйстве, в геологоразведочных и научных целях, во всех важнейших отраслях народного хозяйства;

о разнообразной деятельности многотысячного кол-

лектива гражданской авиации, решающего одну из главных задач, записанных в Программе нашей партии, — задачу сплошной аэрофикации всей страны.

В журнале систематически печатаются очерки, рассказы, стихи, научно-популярные статьи и корреспонденции.

Журнал выходит один раз в месяц форматом «Огонька» в цветных сменных обложках и печатается способом глубокой печати.

Расширен отдел «За рубежом», где помещаются информационные материалы о новой авиационной технике и работе иностранных авиакомпаний.



К работе в журнале, наряду с авторским активом из числа передовых авиарботников, привлекаются видные деятели советской авиационной науки и техники, космонавты, писатели, квалифицированные журналисты и художники.

Подписка на журнал принимается без ограничения, с любого месяца во всех городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА

На год — 3 руб. 60 коп.
На 6 месяцев — 1 руб. 80 коп.
На 3 месяца — 90 коп.

Продолжается подписка на газету

«АВИАТОР УРАЛА»

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политчасти и секретарями партийных организаций.

Газета выходит 8 раз в месяц.
Цена подписки на год — 96 коп.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 17832. Заказ № 4931.

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