

ОТВЕТСТВЕННАЯ ЗАДАЧА

ПРИБЛИЖАЕТСЯ начало занятий в системе партийной учебы. Перед партийными комитетами и первичными организациями поставлена важная задача — добиться существенного улучшения политических занятий в новом учебном году, организовать учебу так, чтобы она полнее удовлетворяла интересы наших авиаработников.

Как же готовятся к новому учебному году в Тюменской авиагруппе?

Подготовка по формированию сети политпросвещения почти завершена. Большая работа проведена первичными партийными организациями Тюменского аэропорта, ЛЭРМ и летных подразделений, а также коммунистов управления группы.

Теоретический уровень коммунистов различен. Поэтому надо, прежде всего, обстоятельно разобраться, кто, что и когда окончил, узнать интересы людей. С каждым авиаработником необходимо побеседовать, подсказать ту или иную форму учебы, чтобы она позволила коммунисту повысить свои политические знания.

Центральный Комитет нашей партии, сама жизнь требуют так построить систему партийной учебы, чтобы коммунисты и беспартийные авиаработники смогли в течение ближайшего времени глубоко и всесторонне овладеть марксистско-ленинской теорией, ее составными — философией, политической экономией. Следует более глубоко заняться изучением истории нашей партии, научиться применять теорию на практике, в повседневной жизни.

Какие же формы учебы избрали коммунисты Тюменской авиагруппы на новый год?

Во-первых, те, кто еще не овладел навыками работы над политической литературой и имеет недостаточную общую подготовку, пожелали заниматься в начальной двухгодичной политшколе. Они будут изучать вопросы внутренней и внешней политики нашего государства.

Во-вторых, коммунисты, которые уже прошли курс начальной политшколы, будут учиться в трехгодичной школе основ марксистско-ленинизма. Они будут изучать основы философии, политэкономию, научного коммунизма, истории КПСС и вопросы партийной работы.

В летных подразделениях, где коммунисты уже имеют определенные знания основ марксистско-ленинизма и опыт самостоятельной работы над книгой, будет организован теоретический семинар. Но главное внимание все-таки будет уделяться самостоятельной подготовке.

Особое место в системе партийной учебы занимает университет марксистско-ленинизма,

цель которого дать высшее политическое образование. Здесь коммунисты из трех имеющих факультетов избрали общий.



В основу учебных курсов общего факультета взяты программы высшей партийной школы при ЦК КПСС.

Партком, первичные партийные организации Тюменской авиагруппы поставили перед собой важную задачу — распланировать сеть партийной учебы в перспективе на несколько лет вперед. В связи с этим особое внимание уделяется подбору пропагандистов. В основном это эрудированные коммунисты, авторитетные люди.

Так, руководителем школы основ марксистско-ленинизма утвержден начальник аэропорта коммунист Андрей Аркадьевич Бердников. Выбор на него пал не случайно — А. А. Бердников имеет высшее образование, более двадцати лет является пропагандистом.

Если вопросы партийной учебы успешно решаются в коллективе коммунистов, то намного хуже поставлена организация массово-политического просвещения с беспартийными и комсомольцами.

С ними необходимо провести большую работу, помочь им избрать определенные формы политической учебы. К сожалению, местный комитет, партийные и комсомольские организации этому вопросу не придают должного значения.

На наш взгляд, с комсомольцами следует организовать кружки по изучению боевой и трудовой славы Ленинского комсомола, порекомендовать другие вопросы. А с несоюзными товарищами нужно провести политическую подготовку в системе технической учебы, постоянно освещать вопросы текущей политики, регулярно проводить политические информации.

Определенные шаги в этом направлении уже сделаны в коллективе ЛЭРМ Тюменского аэропорта. Здесь из 420 человек всего 50 коммунистов, остальные — комсомольцы и беспартийные. С ними предполагается организовать кружки по изучению боевого и трудового пути Ленинского комсомола — на вертолетном, самолетном участках и в оперативной смене. С другими товарищами на этих же участках занятия будут проводиться в системе технической учебы. Подобная учеба будет организована с беспартийными товарищами и в летных подразделениях.

Времени до начала учебного года осталось совсем немного и

использовать его надо максимально. Обязанность партийных организаций позаботиться о том, чтобы на всех участках производства активно и наступательно велась политическая пропаганда, чтобы постоянно росла коммунистическая сознательность наших авиаработников.

А. БУБНОВ,
инструктор политотдела
УрУГА.



Рационализаторский фонд СЕМИЛЕТКИ

МЫСЛЬ ТРЕБУЕТ ДЕЛА

Нельзя сказать, что рационализаторской работой в Салехардском объединенном подразделении не занимаются. В подразделении внедрено несколько интересных предложений. Заслуживает внимания рационализаторское предложение авиатехника вертолетного участка Н. И. Жималина и В. И. Михеева под названием «Стремянка для обслуживания Р-5».

Обслуживание редуктора Р-5 на вертолете МИ-4, особенно при 100—300-часовых регламентах, проводилась без достаточно надежного соблюдения правил техники безопасности и было чрезвычайно неудобно. Для устранения этих недостатков предложена подвесная стремянка сварной конструкции. Она легка и удобна в обращении, сокращает время на обслуживание. Стремянка фиксируется на боковом поручне вертолета двумя штырями. На ней предусмотрена полочка для инструмента.

Любопытно рациональное предложение инженера по спецоборудованию Н. М. Самсонова, предлагающее новую схему автоматического включения и выключения якорных огней на самолетах АН-2в.

Н. М. Самсонов предложил схему, которая позволит автоматически включать и выключать якорные огни. Это предложение рас-

смотрено и одобрено ГОСНИИ Аэрорфлота, на его основе будет разработан серийный выпуск блоков автоматов. Изготовление необходимого оборудования на месте, в Салехардских ЛЭРМ, задерживается в результате отсутствия необходимых деталей. Таким образом, интересная техническая мысль довольно длительное время не может реализовываться.

В этой связи хочется остановиться еще на некоторых задумках салехардских умельцев. Ю. М. Смолин, начальник вертолетного участка ЛЭРМ, предложил оригинальный прибор для проверки почасового расхода топлива на вертолетах МИ-4. Этот прибор — штихпробер — имеет сварную конструкцию из листового железа и состоит из 3-х бачков (заполнительный бачок объемом, 4018 кубических сантиметров, измерительный — объемом 3400 кубических сантиметров и расходный на 2009 кубических сантиметров), четырехходового крана, бензиномера и шлангов.

Основное достоинство штихпробера — точность проверки при любой температуре наружного воздуха, что на Севере особенно важно.

Пока, к сожалению, дальше чертежей и расчетов дело не по-

шло, точно так же, как с рационализаторским предложением техника РЭСОС Ю. П. Полуэктова. С целью совершенствования аккумуляторного хозяйства на самолетах АН-2 Ю. П. Полуэктов предложил такое размещение аккумуляторов на самолете, которое бы позволило продлить срок службы клеммных пластинок, предупредить прогар контактов в месте присоединения поддона к аккумулятору, облегчить обслуживание аккумуляторов и т. п.

По предварительным расчетам, внедрение этого новшества позволило бы сократить время технического обслуживания самолета на 3 часа, дало бы экономии в гетинаксовых пластинах, исключило попадание электролита на конструкции.

Правда, перемещение аккумуляторов на новое место может отрицательно сказаться на центровке самолета. Однако предложение Ю. П. Полуэктова заслуживает самого тщательного исследования, и думается, что можно найти такой способ размещения аккумуляторов на самолетах АН-2, который бы, не нарушая центровки, позволил реализовать выгоды, обусловленные рационализаторским предложением.

В. СИБИРЕВ.

ВОЗРАСТ НЕ ПОМЕХА



Владимир Павлович Квитко работает в Салехардском аэропорту давно. Его смело можно причислить к ветеранам Аэрорфлота, начавшим в свое время освоение воздушных пространств Севера. Тысячи самолетовылетов обслужено с помощью водителя спецмашины В. П. Квитко. Недавно он отметил свой пенсионный рубеж, однако на пенсию не пошел, продолжает работать по обслуживанию авиационной техники.

— Возраст делу не помеха! — говорит Владимир Павлович.

Отлично выполняя трудовые обязанности, он щедро делится своим богатым опытом с молодыми шоферами.

На снимке: один из лучших водителей спецавтомашин Салехардского объединенного подразделения В. П. КВИТКО.

Как «Антей» будет служить народу *по Аэрорфлоту*

По просьбе журналистов генеральный авиаконструктор О. К. Антонов устроил пресс-конференцию.

Отвечая на вопросы о том, как «Антей» будет использован в народном хозяйстве страны, О. К. Антонов сказал:

— На огромных пространствах Советского Союза не всюду есть железные и шоссейные дороги. И иногда именно там недр скрывают богатства, так нужные народу: золото, нефть, уголь. Для того, чтобы в эти места доставить крупногабаритное снаряжение — бульдозеры, тяжелые станки, железобетонные или стальные

конструкции, буровые вышки и т. п., — нужна такая воздушная машина, как «Антей», с большой грузоподъемностью, экономичная в эксплуатации.

Необходимо отметить совершенно новые возможности, открывающиеся для перевозок агрегатов в собранном виде. Это позволит избежать значительных расходов на их демонтаж и монтаж на месте назначения. Самолет АН-22 может перевозить целиком пультмановский железнодорожный вагон, районную электростанцию, речной теплоход на подводных крыльях водотоннажностью в 100 тонн.

— Каким будет пассажирский вариант самолета?

— В Советском Союзе АН-22 найдет широкое применение на воздушных линиях. Судите сами: ежедневно из Москвы в Адлер вылетает свыше 2000 пассажиров, на что необходимо более 20 самолетов ТУ-104. Три «Антея» перевезут такое же количество пассажиров.

«Антей» в пассажирском варианте будет иметь две палубы по 350 кресел на каждой.

— Когда мы получим возможность взлететь на «Антей»?

— Самолет уже запущен в серийное производство. Нужно про-

вести большой комплекс испытаний. Думаю, что АН-22 начнет перевозить пассажиров примерно через два года.

Состав экипажа: командир корабля, второй пилот, штурман, бортиженер, бортрадист. Две системы управления кораблем дублируют друг друга. Помимо автоматической системы посадки, позволяющей садиться при любой видимости и облачности, на корабле есть счетно-решающее навигационное устройство. Оно также автоматически обеспечивает полет на любую дальность и при любой погоде.

По следам наших выступлений

«ВОПРОСЫ ОСТАЮТСЯ ОТКРЫТЫМИ...»

Так называлась статья И. Шунеева, опубликованная в газете «Авиатор Урала» 14 августа 1965 года. Командир Свердловского объединенного подразделения П. П. Збыковский сообщил редакции:

«Статья обсуждена на совещании командного состава летного подразделения.

Указанные факты действительно имели место в работе отдельных экипажей ИЛ-18. Все они обсуждены на послеполетном разборе летного подразделения.

Летному составу даны практические рекомендации о правильной эксплуатации кислородного оборудования, радиолокационной станции, курсовой системы, навигационного индикатора и авиаторизонтов.

Заместитель командира летного подразделения В. Н. Хусанов готовит материал о недостатках существующих номограмм для определения длины разбега самолета на взлете, который будет направлен в ГОСНИИ ГА для изменения методики расчета.

ХМУРОЕ утро грозило непогодой. Дождевые серые тучи низко ползли над землей. Нечего было думать о тех желаниях, которые еще вчера, казалось, будут исполнены.

Всего-навсего оставалось сделать два каких-то рейса и план был бы выполнен, и в первый самостоятельный полет ушел бы молодой бортрадист Геннадий Клековкин.

Вылет так и не состоялся. Поздно отменили этот рейс, из-за которого попусту потеряно так много времени. Наконец Юрий дома. По телевизору показывали какой-то фильм. Юрий прошелся по комнате, выпил стакан горячего чая, завел будильник и лег в кровать. Завтра вставать рано: проверочный полет в Минск. Надо вывозить для проверки Клековкина и дать допуск к самостоятельной работе.

Жизнь в летном подразделении бурлила ключом. Свободные от полетов пилоты разговаривали между собой, перебрасывались острыми словцами, смеялись. Трудно было заметить в коллективе тех летчиков, которые были бы в стороне от товарищей. А на аэродроме один за другим уходили самолеты в безбрежную синеву с пассажирами на борту.

В комнате собрались одни бортрадисты. На столе лежит большой ватманский лист бумаги, на котором значится принципиальная схема самолетного радиоустройства. Все впились взглядом в этот лист, контролируя отвечающего, а один кивает лишь головой да поворачивается лицом то к одному, то к другому товарищу. Это уважаемый всеми старший бортрадист Ю. П. Стенин ведет урок с оставшимися от рейсов на базе радистами. Он много лет подряд является лучшим из лучших, завоевал авторитет и уважение не только у летного состава, но и у населения города.

Еще будучи во флоте, молодой матрос впервые увидел массивные блоки радиотехнических устройств. По душе пришлись корабельные установки, полюбил их. Отдохнуть после военной службы так и не пришлось: старая мать нуждалась в помощи и спокойной жизни. Некогда было искать место работы, которое устраивало бы, поэтому он сразу пошел работать в депо.

Тем временем военком, перебирая личные дела демобилизованных, обнаружил специалиста, в котором остро нуждался аэроклуб. То был Ю. П. Стенин. По повестке, где были указаны часы, число и место явки, он явился к начальнику аэроклуба.

Начальник предложил преподавательскую работу по электротехнике и радио. Юра горячо взялся за дело. Слушатели понимали его лучше дипломированного преподавателя-инженера.

ДОЛГО работать там тоже ему не пришлось. Произошло сокращение штатов аэроклуба. Снова поиски работы, раздумья. И вдруг... Высоко в небе плыл самолет. Рокот моторов, казалось, звал его туда, где крылатое племя своим благородным трудом вписывает страницы ско-

ла загруженный самолет медленно лез кверху. Летели навстречу ветру. Кое-где попадались зоны средних болтанок и самолет нырнул то вниз, то резко кренился набок. В наушниках Ю. П. Стенина слышался разговор летевших где-то бортрадистов с радиооператорами земли да слабые разряды атмосферных помех нарушали едва установившийся мерный шорох эфира. В экипаже каждый выполнял свою работу. Са-

Через несколько часов была пройдена половина пути, связь с землей вел Клековкин. Она не прекращалась в течение всего полета. Дважды в час Гена информировал командира корабля о погоде на основных и запасных аэродромах. Подходя к Московской зоне РДС, Клековкин особенно сосредоточился. Как-никак, самый ответственный участок маршрута.

Стенин сидел и молча следил за действиями радиста, а параллельно включенные наушники давали возможность слушать путаницу эфира. Впереди показался аэродром, где экипажу положено заправить самолет и отдохнуть.

Командиру Клековкин доложил о готовности бортовых радиоустановок и наземных радиосредств, а через несколько минут колеса ЛИ-2 чиркнули дорожку. После контрольного полета в личном деле Клековкина появилась оценка «отлично».

А недавно Клековкин сделал первый самостоятельный полет в составе экипажа ИЛ-18. Так дал путевку в большое небо старший бортрадист Ю. П. Стенин молодому радисту Г. Клековкину, как давал путевки в небо другим снайперам эфира.

Алексей БЕРСЕНЕВ,
бортрадист самолета ЛИ-2
Челябинского подразделения.

Электромонтер Тюменского аэропорта Н. А. Ситников обратился в редакцию с письмом, в котором жалуется на действия бухгалтерии, где ему отказали в выплате разницы за сапоги.

Отвечаем вам, товарищ Ситников, что поступила бухгалтерия правильно. Срок носки ботинок — год, а сапог — два года. Об этом сказано в приказе № 35 начальника ГУ ГВФ за 1961 год «О нормах бесплатной выдачи спецодежды»... и дополнении к нему от 1962 года (приказ № 534).

Поэтому какие-либо финансовые операции по компенсации срока носки сапог невозможны.

Спрашивай — отвечаем

Поступили правильно

Призвание

ростей, высот и подвигов в историю Аэрофлота.

Юра хорошо разобрался в суеде своих мыслей и выбрал одну из них — быть рядом с крылатыми.

Начала работа в радиобюро: знакомая радиоаппаратура, связь с самолетами, дробная трель морзянки, микрофонные разговоры. Все это радовало молодого человека. Позднее, с организацией летного коллектива в Челябинском аэропорту, появилась острая нехватка в бортрадистах. Бывший командир П. Я. Таршин знал, где взять нужные штаты. В радиобюро сидели все, как один, здоровые парни, все мечтали летать.

Рекомендация на Стенина была дана начальником связи: примерный, грамотный, разбирающийся в деловой обстановке, достоин летной работы. Вскоре прошел комиссию, переподготовку и вот уже первые рейсы на серебристом корабле.

Началась летная жизнь, закипела работа, улекся безбрежным океаном. Перед ним открылась все родная страна. «Красотища-то какая!» — восторгался Юра с высоты своего полета. Начинающий авиатор отлично освоил самолетную и наземную радиоаппаратуру, отлично справлялся со связью. Командование предложило ему должность старшего бортрадиста.

СОЛНЕЧНОЕ утро предвещало хороший летный день. Таяли летевшие облака и голубой купол неба вскоре был чист. О вне-рейсовом полете до Минска Клековкину было известно еще накануне. Утром Гена, получив портфель и регламенты, необходимые для ведения радиосвязи с аэродромами на линии маршрута, сверил их с контрольными экземплярами. Стенин, наблюдая за подготовкой нового бортрадиста, снова и снова убеждался в его правильных действиях.

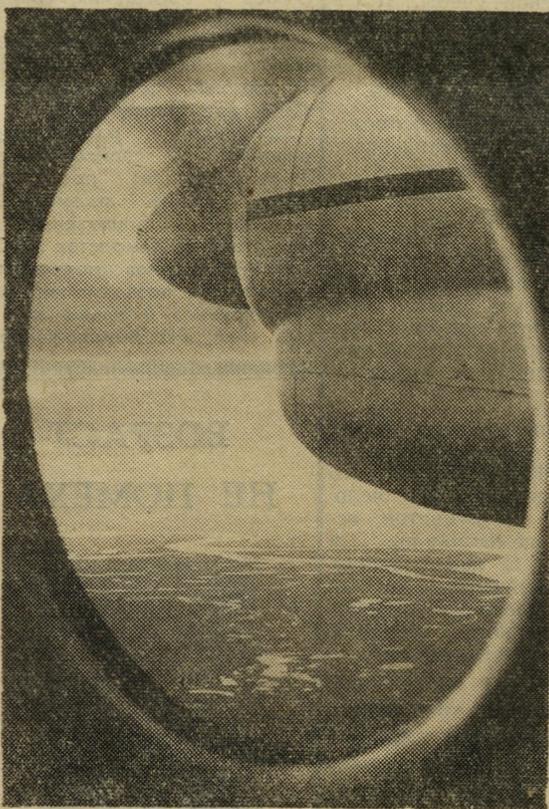
Экипаж занял свои рабочие места, запустили двигатели, вырулили, взлетели. До преде-

ми по себе нахлынули воспоминания.

...Летом 1963 года пришел в коллектив незавидный ростом паренек. Его внимательный взгляд выделял среди находящихся летчиков одного, который сидел за столом и что-то искал в бумагах. Решил, что это командир. И точно. Смело подошел к нему, он доложил: «Клековкин, летал на боевых самолетах, с радиоаппаратурой знаком, летное дело нравится. Прощу зачислить в доверенный вам коллектив бортрадистом!» И зачислили.

После той встречи и первого знакомства прошло некоторое время. И вот настал день контрольной проверки.

ИЗ МАТЕРИАЛОВ, ПОСТУПИВШИХ НА КОНКУРС



ЛЕТЧИКУ

Ветер осенний свистит,
Разгоняя в пути облака.
Лайнер крылатый летит.
На штурвале твоя рука.
Где ты летаешь сейчас
В синих просторах небес?

Звездочкой ясной из глаз
За облаками исчез.
Я ожидаю тебя
Ночью и пасмурным днем,
Веря, надеясь, любя,
Под серебристым крылом.
Н. КУЧИНА.

В ПОЛЕТЕ

Под самолетом облаков торосы.
Лишь иногда внизу просвет мелькнет.
А на земле — бураны и заносы.
Нам кажется — всю весна цветет!
Наш ИЛ летит, купаясь в ярком свете,
Несет два ярких солнца на винтах.
Земля — моя любимая планета —
Мне с высоты заоблачной видна.
Поют моторы — небо расступилось!
И мчится ИЛ в морозном серебре
Со скоростью, которая не снилась
Волшебнику на сказочном ковре.

В. РАСКИН,
Кольцовский аэропорт.



В золотом листопаде
Стынет солнечный круг.
Осень в жарком багрянце
Разгулялась вокруг.
Уходящее солнце
Из-за туч шлет привет,
Подарив мне из листьев
Желто-красный букет.

З. ГЕРАСИМОВА,
наш рабкор.

МАСТЕРА
КОЖАНОЙ
ПЕРЧАТКИ



В Челябинске закончилось первенство города по боксу. В соревнованиях приняли участие спортсмены Челябинского аэропорта. Надо сказать, что выступление боксеров - авиарботников было успешным. Пр продемонстрировав большую волю к победе и техническое мастерство, работник аэропорта Владимир Бугуев занял первое место, завоевав почетное звание чемпиона города.

Успешно выступил на ринге также другой авиатор Владимир Орлов. В равном бою с мастером спорта он уступил первенство опытному бойцу лишь по очкам. В итоге у него второе призовое место.

Первенство города среди мастеров кожаной перчатки завоевал коллектив общества «Спартак». Хочется пожелать боксерам-авиарботникам новых побед на ринге.

Б. ГОРОБЕЦ,
мастер спорта СССР.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 15750 Заказ № 4971
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.