

НА РЕМОУТ... К ЮЖНОМУ СОЛНЫШКУ

Подразделения Тюменской авиагруппы в последнем году семилетки поработали неплохо. Годовой план по одному из основных показателей — перевозке пассажиров — успешно выполнен. Но в работе подразделений имеются существенные недостатки — велик простой самолетного и вертолетного парка по причине отсутствия запасных частей.

Для более ритмичной летной работы и во избежание непроизводительного простоя самолетов и вертолетов, ОМТС авиагруппы неоднократно ставил вопрос перед инженерно-авиационной службой Уральского управления гражданской авиации об организации ремонта на базе мастерских, где начальником тов. Романчук. Именно из-за этого хронически тормозится нормальная деятельность всех подразделений авиагруппы.

Из-за отсутствия необходимого оборудования часто не ремонтируются маслорадиаторы к самолету АН-2 и вертолету МИ-1. На наш взгляд, можно и необходимо наладить в мастерских ремонт маслорадиаторов и для самолетов ЯК-12, ЛИ-2 и вертолета МИ-4.

Самолеты ЛИ-2 простояли в 1965 году 14 самолето-суток из-за отсутствия автоматов курса и крена, которые поручено ремонтировать мастерским. Практически эти агрегаты ремонтируются либо в ЛЭРМ аэропорта Кольцово, либо, хуже того, в Минеральных Водах. Так, на 20 декабря из 31 автомата курса и крена, сданных в ремонт, только четыре отремонтировались в мастерских.

Инженерной службе следовало бы подсчитать, во что обходится такая транспортировка.

В результате несвоевременного возврата из ремонта указанных выше агрегатов мы вынуждены были разукрупнить дорогостоящие системы (автопилоты АП-45) с целью изъятия автоматов курса и крена, остальные агрегаты из этой аппаратуры оседают на складах авиагруппы.

Наученные горьким опытом ремонтной практики мы вынуждены в 1966 году заявлять повышенное количество дорогостоящих агрегатов. А это обойдется в круглую копейку и, естественно, ухудшит финансово-экономическую деятельность тюменских подразделений.

В мастерских целесообразно также производить ремонт магнето МВЛ-7, из-за неисправности которых также наблюдались большие простои. Правда, инженерно-авиационная служба утверждает, что ремонт магнето этого типа следует делать при ремонте двигателей, т. е. в заводских условиях. Однако, как известно, в Западно-Сибирском управлении от этого принципа отошли и ремонт магнето производится по мере надобности, независимо от ремонта двигателя. Есть смысл поинтересоваться решением этого вопроса у соседей-сибиряков ради повышения СМП в целом.

Мы обращаемся к авиационно-инженерной службе управления с просьбой решить вопрос о применении штрафных санкций к ремонтным предприятиям гражданской авиации через ремонтно-техническое управление министерства за несвоевременный возврат агрегатов из ремонта. Из-за несвоевременного

возврата агрегатов из ремонта в авиагруппе общий простой составил за 1965 год 569 самолето-суток.

Сентябрьский Пленум ЦК КПСС требует от каждого из нас разумного расходования государственных средств, а не соблюдения принципа «план любыми средствами».

Поэтому мы считаем, что высказанные соображения будут восприняты с должным пониманием.

Я. ГЕРВИС,
начальник ОМТС
Тюменской авиагруппы.



Обязательства выполнены

Авиаремонтники второго Свердловского подразделения брали повышенные социалистические обязательства в честь XXIII съезда КПСС. Слово свое авиаторы сдержали! Больше того, многие показатели оказались значительно выше указанных в обязательствах.

План авиаторы обязались выполнить к 15 декабря, а выполнили уже к 20 ноября. Вместо 2000 приведенных часов налетали 3000. Дали вместо 160 тысяч рублей более 200 тысяч рублей сверхплановых накоплений.

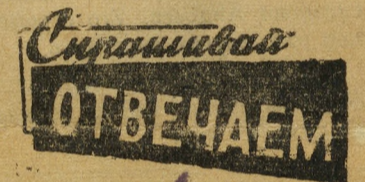
Кроме того, в 1965 г. на 7 процентов (вместо пяти) повышена производительность и снижена себестоимость полетов на 15 процентов (вместо четырех).

Впереди у наших авиаторов новые рубежи на трудовой вахте новой пятилетки.

К. ТАРАСОВА,
начальник планового отдела
второго Свердловского
подразделения.

СПЕЦОДЕЖДА ПОЛОЖЕНА

Группа механизаторов аэропорта Челябинска, в том числе гг. Хетов, Стоноженко, Колесников, Нурев и Панов, обратилась в редакцию газеты «Авиатор Урала» с просьбой разъяснить, положена ли спецодежда техникам перронной механики, выполняющим работу, связанную с обслуживанием аккумуляторов, электрооборудования трапов, слесарными операциями и т. д.



Начальник отдела труда и заработной платы Уральского управления гражданской авиации Б. Г. Сивашинский сообщил редакции: в соответствии с пунктом 51 приказа ГУ ГВФ № 35 от 1961 года спецодежда техникам перронной механики положена.

НАШИ ГОСТИ

НАКАНУНЕ Нового года в Свердловске побывал летчик-космонавт СССР Герман Степанович Титов. Космонавт-2 летал на Алтай, к избирателям, пославшим его своим депутатом в Верховный Совет СССР. На несколько часов Герман Степанович остановился в Свердловске.

Аэропорт Кольцово. Космонавт-2 спускается по трапу самолета ТУ-104.

— Погода у вас чудесная, — говорит Герман Степанович. — Я много слышал об уральских морозах, а здесь тепло.

Тут же, у самолета, космонавт написал новогоднее приветствие уральцам.

«Дорогие друзья! От души поздравляю вас с Новым годом. Пусть 1966 год принесет вам новые радости в труде и много счастья. Г. Титов».

Мы попросили Германа Степановича Титова ответить на несколько вопросов.

— Чем был для вас знаменателен 1965 год?

— Уходящий год принес большую радость всему советскому народу и, конечно, нам, космонавтам. Я имею в виду полет «Восхода-2», эксперимент по выводу человека в открытый космос.

Думаю, что этим полетом начался новый этап в исследовании космического пространства и по значению его можно сравнить с полетом первого в мире космонавта Юрия Гагарина. Ведь Алексей Леонов работал в космосе, мчась со скоростью 28 тысяч километров в час! Несомненно, это самое выдающееся событие «космического года».

— Проконсультируйте, пожалуйста, другие космические эксперименты 1965 года.

— В этом году в космос была выведена двенадцатитонная станция «Протон» — самая крупная в мире. Эксперименты, осуществ-

ленные на «Протоне», исключительно важны для дальнейшего развития космической техники. В активе 1965 года — полеты научных станций «Венера-2» и «Венера-3», новые фотографии Луны, полученные при помощи автоматической станции «Зонд-3», на орбиту вышла целая семья аппаратов серии «Космос» — сейчас их число перешагнуло за сотню.

Большим достижением была передача телевизионных программ из Москвы во Владивосток и обратно через спутники связи «Молния».

Эти эксперименты — подготовка к будущим полетам?

— Космическая техника развивается необычайно быстрыми темпами. Как я уже говорил, ракетная система вынесла в космос двенадцатитонную станцию «Протон». Сравните ее с весом первого спутника. Очевидно, в недалеком будущем ученые и конструкторы разрабатывают еще более эффективные ракетные системы, появятся новые космические корабли.

Герман Степанович, чему вы посвящаете свое свободное время?

— У меня его попросту нет. Работа, учеба, депутатские обязанности, журналистика — я ведь заместитель редактора журнала «Авиация и космонав-

знакомиться с нашим краем?

— Очень хотелось бы. Ведь в Свердловске я был несколько раз и почти всегда пролетом.

— И в космосе вы должны быть пролетали над нашим городом? — Наверное. А сейчас хочется поближе узнать Урал.

..Вылет в Москву задержался — в столице плохая погода. Кто-то из встречавших Германа Степановича Титова пошутил:

— Нужно было во время полета в космос подвернуть «небесные краны», чтобы небо было всегда чистым.

— Пока не удалось, — засмеялся космонавт. — Может, когда-нибудь и это сделаем.

Наконец, небо над Москвой «открылось». Герман Степанович Титов идет к самолету, провожаемый пожеланиями свердловчан.

— Ждем новых успехов советских покорителей космоса!

В. МАШКОВА.

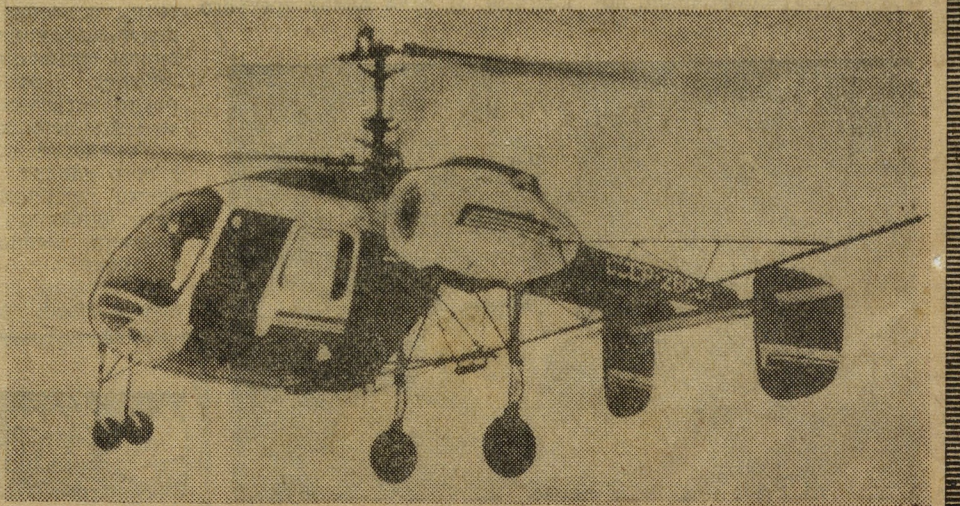
КОСМОНАВТ-2 В СВЕРДЛОВСКЕ

В НЕБЕ

„КА-26“

Новый вертолет «КА-26» создан в конструкторском бюро старейшего мастера вертолетостроения Н. И. Камова.

Сельскохозяйственный вариант вертолета, который сейчас проходит испытания, легко может быть переоборудован в транспортный вариант для перевозки пассажиров или грузов. На снимке: вертолет «КА-26» (сельскохозяйственный вариант) в полете.



В летний коллектив Свердловского подразделения пришло письмо, в котором пассажир ленинградского рейса военнотранспортной т. Панов сообщил следующее: «Случилось у меня в семье несчастье и мне пришлось срочно вылететь из Ленинграда. Летел я в декабре рейсом 1554. То ли от волнения, то ли от того, что «беда одна не приходит»,

но уже в полете обнаружилось — я потерял деньги. А семья у меня в Шадринске. Наверняка не попал бы я вовремя домой, если бы не сердечное участие в моей судьбе бортпроводников Маши (фамилии ее я, к сожалению, не знаю) и особенно Ильи Алексеевича Селезнева. Селезнев отдал мне, совершенно незнакомому человеку, все свои

деньги и даже обегал многих своих знакомых на аэровокзале, узнав, что его денег недостаточно на мою поездку домой.

Я очень прошу вас как-то отметить этого, по-настоящему советского пареня с его доброй и чуткой душой. Для него моральный кодекс, помошему, не просто лозунг. Деньги ему я, конечно, вы-

слал, но свою признательность и самую искреннюю благодарность хочу передать через вас.

Капитан Панов».

Это письмо переслали в редакцию из летного подразделения. Сколько в нем неподдельной теплоты и откровенной признательности! Так поступают советские люди. Радостно оттого, что люди, отмеченные в письме, высоко дер-

жат честь работников Аэрофлота.

Командование подразделения, пересылая письмо пассажира, сообщает: за чуткое отношение к пассажирам комсомольцы бортпроводник И. А. Селезнев награжден Почетной грамотой, а бортпроводнице М. В. Бусыгиной объявлена благодарность. Их труд — достойный пример чуткого, душевного обслуживания наших авиопассажира.

Л. ЕФИМОВ.

В поход за боевые, комсомольские дела!

ПРИМЕР ДЛЯ ДРУГИХ

По вечерам, когда над Тюменью опускаются сумерки, в библиотеке аэропорта зажигаются огни. За столами сидят авиаторы, которые внимательно слушают преподавателя. Среди слушателей люди разных профессий: пилоты, техники, ремонтники. Но все они пришли сюда, чтобы повысить свой общеобразовательный уровень, получить среднее образование. Почему для этого они собрались в библиотеке? — спросите вы. Дело в том, что здесь уже не первый месяц работает вечерняя школа.

Все началось с того, что в комитете комсомола однажды раздался телефонный звонок. Преподаватели школы рабочей молодежи № 1 интересовались: кто из авиаторов хочет учиться в одиннадцатом классе? Комсомольцы решили, что дело стоящее и горячо взялись за организацию занятий.

Уже предварительный опрос превзошел все ожидания. Многих авиарботников устраивало, что занятия будут проходить прямо в аэропорту, два раза в неделю.

Сегодня одиннадцатый класс посещают пятнадцать человек. Среди них большинство молодежи, но есть люди и пожилого возраста. Так, например, за парту после долгого перерыва сел ветеран авиации командир вертолета МИ-4 Федор Васильевич Андреев. Его стремление к знаниям достойный пример для других авиаторов.

Впереди у слушателей школы ответственный этап — выпускные экзамены. Вместе со всеми мы желаем им традиционное: ни пуха, ни пера.

В «Авиаторе Урала» № 92 от 8 декабря с. г. были опубликованы путевые заметки начальника Челябинских ЛЭРМ Е. Б. Твердюкова, побывавшего в Республике Мали. Сегодня мы публикуем его новые заметки о пребывании в столице Мали Бамако. Рассказ Е. Б. Твердюкова записал наш внештатный корреспондент Борис Белодубровский.

НАШЕ знакомство с Бамако началось с городского рынка. Представьте себе большую в форме правильного круга площадь. По краям ее прилавки. Всюду — на циночках, а то и прямо на земле — традиционный товар малийцев: бананы, апельсины, мандарины. От площади в разные стороны расходятся улицы. Так что базарная площадь — своеобразный центр города. Вокруг базара проходит кольцевая улица. На противоположной стороне — промтоварный рынок. Если фрукты и овощи, как правило, продают женщины, то промтоварный базар представляет царство мужчин.

На промтоварном рынке ждет покупателя немало интересных сувениров. Здесь можно приобрести сувенир из красного дерева или слоновой кости. Следует заметить, что малийцы искусные резчики по кости и дереву. Традиционной, по-

жалуй, является статуэтка из слоновой кости — олень с олененком.

Даже в самую сильную жару

ПОД НЕБОМ АФРИКИ

торговля не прекращается ни на минуту.

В Бамако семь кинотеатров. Обычно это площадка, огороженная высоким забором. И только ряды первого класса имеют легкий навес. Остальные зрители сидят под открытым небом.

Билеты в кинотеатр трех классов. И если билет третьего

класса стоит 10 франков, то первого — 250 франков. Молодой человек, приглашая девушку в кино, угощает ее... морковкой, предварительно вытерев овощи полой халата. Это, видимо, такой обычай...

Ежедневно в кинотеатре демонстрируется два фильма. Это в основном французские кино-

боевики с неперенными убийствами и погонями.

Вокле каждого кинотеатра — большая площадь, являющаяся как бы продолжением базара. Всюду — бойкая торговля фруктами и газированной водой.

На площади скапливаются сотни велосипедов, мотовелосипедов, автомашин. А основным видом транспорта является велосипед с моторчиком. Очень редко встретишь с покупками малийца-пешехода.

Городская полиция Бамако строго следит за соблюдением всеми жителями правил уличного движения. Команды полицейских выполняют беспрекословно.

С особым подъемом трудящиеся Мали празднуют день

национального освобождения в октябре. К этому празднику готовятся долго и тщательно и начинают торжество накануне. Примечательно то, что малийцы — очень непосредственный, дружный народ. Почти вся их жизнь проходит на улице. С вечера собираются группы людей возле домов. Под звуки там-тамов начинаются танцы, песни, игры. Разжигается костер и на вертеле целиком жарится баран. Гости подходят, отрезают по куску мяса (обходятся без всякой сервировки) и снова поют и танцуют.

Характерно, что из всех ярких и нарядных тканей женщины предпочитают носить ткани с портретами государственных деятелей. Купив большой отрез такой ткани, модница просто обматывается им и — костюм готов.

Праздник освобождения является праздником государственным. В нем принимает участие и народная армия. Вооруженная современной боевой техникой, армия Мали охраняет завоевания свободолюбивого малийского народа.

Нужно сказать, что в политической жизни Африки государство Мали с 4-миллионным населением играет большую роль. Глава государства Модибо Кейта, большой друг нашей страны, пользуется уважением всего прогрессивного мира. А столица Мали — Бамако — является крупным политическим центром Африки.

На снимке: рынок в Бамако.

«ВСЕ НОРМАЛЬНО!»

Л. Ненкелев

...Трудна и опасна профессия испытателя. Несколько лет назад экипажу, в котором летал Владимир Владимирович Журавлев, было поручено испытать новый высотный фотоаппарат на самолете, не имеющем герметических кабин.

Высотомет показывал 9 000. Низкая температура и сильно разреженное атмосферное давление затрудняли движения.

Увлечшись работой, Журавлев не обращал внимания на летчика. Неожиданно машина резко «клонула» и мгновенно перешла в отвесное пикирование. Пилот, навалившись всем корпусом на штурвал, безжизненно повис на привязных ремнях. Положение становилось критическим. С каждой секундой стремительно приближалась земля.

«Прыгать! — мелькнула предательская мысль в голове штурмана. — А как экипаж, машина?»

Отстегнув ремни и борясь с перегрузкой, Журавлев пополз к пилоту, ухватил руками штурвал и стал изо всех сил тянуть его на себя. С большим трудом ему удалось преодолеть сопротивление пикирующей машины. Самолет вышел в горизонтальное положение.

Через несколько секунд командир пришел в сознание и,

как ни в чем не бывало, продолжал вести самолет. Только испуганное лицо штурмана да беспристрастное показание приборов высоты полета на пять тысяч метров меньше заданной убедили пилота, что машина только что «свалилась».

Подвела мелочь. Кислородный планш летчика придавило ранцем парашюта к сидению. Потеря сознания наступила после нескольких секунд кислородного голодания.

Об этом «пустяковом» случае Владимир Владимирович естественно не рассказывал жене. Не хотелось лишний раз ее беспокоить, и на тревожный вопрос «ну, как?» он неизменно отвечал:

— Все нормально. Завтра снова в небо!

...Поздно ночью в квартире Журавлевых раздался телефонный звонок. Ирина Григорьевна открыла глаза. Подошла к аппарату, сняла трубку. Голос на другом конце провода был не-

знакомым.

Беда!!

Не дождавшись высланной за ней машины, Ирина Григорьевна бежала по ночной улице. В свете фонарей кружились осенние листья. В лицо бил ветер, срывая легкую кофточку.

Пригородная электричка, постукивая металлом на выходных стрелках, увозила обезумевшую от горя и неизвестности женщину за город.

Около двух часов ночи Ирина Григорьевна добралась до госпиталя и с трудом отыскала кнопку электрического звонка.

В ту осеннюю ночь весь экипаж испытателей был доставлен в тяжелом состоянии в хирургический госпиталь под Москвой. У всех, кроме штурмана Журавлева, были тяжелые травмы.

Владимир Владимирович пришел в сознание от сильной боли на операционном столе, когда молодая женщина, по всей вероятности, дежурный врач, натягивала на голову кожу и зашивала ее. Операция шла без наркоза.

— Доктор, ведь больно же! — Знаю. Молчи, — и продолжала свое дело.

Журавлев вторично потерял сознание.

Ирину Григорьевну в госпиталь не пустили, и она просидела до шести утра в обществе сердобольной сторожихи.

Ирина Григорьевна успокоилась только тогда, когда ее, наконец, проводили в палату, где лежал муж, и она увидела изпод бинтов знакомые, правда, опухшие, но улыбающиеся глаза.

Вскоре Владимира Владимировича выписали, и он лечился в санаториях. Потом начались долгие мытарства с проверками и медицинскими комиссиями. Врачи признали штурмана годным для дальнейшей работы испытателем. Но не все его товарищи вернулись к летной работе.

(Продолжение следует).

ВОЗДУШНЫЙ МОТОЦИКЛ

Три года трудились члены студенческого научного общества Рижского института инженеров гражданской авиации над созданием одноместного спортивного самолета. Три года горячих споров, неудач, открытий. И вот, наконец, Василий Пришлюк, Алексей Фоменков, Фарух Мухамедов, Геннадий Иванов, Анатолий Лесиков и Юрий Балдаев могут сказать, что машина родилась. Авиетка готова начать летные испытания. Ее сердце — мотор мотоцикла «К-750». Крейсерская скорость, по расчетам конструкторов, более 110 километров в час.



Свердловск-20,

аэропорт Уктус.

Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15013 Заказ № 1224

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