

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

КОМАНДОВАНИЕ, ПОЛИТОТДЕЛ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГА И ТЕРКОМ ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ ОБСУДИЛИ ИТОГИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ УПРАВЛЕНИЯ ЗА IV КВАРТАЛ 1965 ГОДА И РАСПРЕДЕЛИЛИ МЕСТА СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ:

управления присуждено летному подразделению второго Свердловского подразделения (командир тов. Рощин).

ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления присуждено летному подразделению, где командиром тов. Банных, председателем цехкома тов. Максименко.

По четвертой группе соревнующихся

ПЕРВОЕ МЕСТО присуждено ЛЭРМ аэропорта Уктус (начальник ЛЭРМ тов. Никитин, председатель цехкома тов. Никулин). Коллективу вручены переходящее Красное знамя и Почетная грамота теркома и управления.

ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления присуждено коллективу ЛЭРМ аэропорта Кольцово (начальник ЛЭРМ тов. Ярошевич, председатель цехкома тов. Дорохов).

По пятой группе соревнующихся

ПЕРВОЕ МЕСТО завоевало ремонтное предприятие, где начальником тов. Китин, председателем завкома тов. Штопельман. Коллективу предприятия вручены переходящее Красное знамя и Почетная грамота.

По строительным организациям

ПЕРВОЕ МЕСТО с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и управления присуждены коллективу СМУ-8 (начальник управления тов. Созинов, председатель стройкома тов. Фоксеев).

ловское объединенное подразделение (командир тов. Збыковский, председатель МК тов. Сыков). Коллективу вручена Почетная грамота теркома и управления.

ТРЕТЬЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты присуждено коллективу Челябинского подразделения (командир тов. Осипов, председатель МК тов. Небылицын).

По второй группе соревнующихся

ПЕРВОЕ МЕСТО с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и управления присуждено коллективу аэропорта Уктус, выполнившего производственный план по пассажирообороту на 137,8 процента, по отправке пассажиров — на 109 процентов, доходам — на 124,3 процента, производительности труда — на 116,8 процента.

ВТОРОЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты теркома и управления присуждено коллективу аэропорта Кольцово (нач. аэропорта тов. Шмальц).

ТРЕТЬЕ МЕСТО с вручением Почетной грамоты присуждено коллективу аэропорта Челябинск (начальник тов. Демьяненко).

По третьей группе соревнующихся

ПЕРВОЕ МЕСТО с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты теркома и

Бдительность авиатехников

Недавно авиатехник ЛЭРМ Ростовского аэропорта В. Г. Роменский обнаружил при послеполетном техобслуживании самолета ИЛ-14 течь бензина из трубки высокого давления на цилиндре в труднопросматриваемом месте.

Партгруппа смены тов. Роменский и прежде проявлял бдительность при осмотре авиационной техники, обеспечивая этим самым безопасность полетов.

А вот другой случай. 8 декабря 1965 г. при техническом обслуживании самолета АН-10 коммунист механик В. И. Колесниченко из смены тов. Крестьянинова после установки струбицы на клапана слива конденсатора обратил внимание на вытекание жидкости гидросистемы из-под пола фюзеляжа.

При выяснении причины течи в подпольном пространстве была обнаружена потертость трубопровода от гидробака левой системы в приборной колодке.

Обнаружив течь, тов. Колесниченко предотвратил предпосылку к летному происшествию.

А. КОВАЛЕВ,
начальник ОТК ЛЭРМ.
(«Воздушный путь»).

ОТ СЪЕЗДА К СЪЕЗДУ

за штурвал в качестве полноправного пилота гражданской авиации на самолете ИЛ-12.

1961 год, год XXII съезда, застал Николая Пензину уже за коман-

времени в личную карточку пилота было занесено 16 поощрений. 1962 год памятен для Николая Алексеевича несколькими событиями: летчику присвоили 2 класс, переучивание на ИЛ-18, награждение знаком за безаварийный налет 5000 часов.

Совершенствуя технику пилотирования на самолете ИЛ-18, Пензин не переставал повышать специальные знания, поставив своей целью получить права летчика 1 класса. И его упорная работа дала свои результаты. В 1965 году командир самолета ИЛ-18 Н. А. Пензин стал перwokлассным летчиком и встречает предстоящий XXIII съезд новыми трудовыми свершениями.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Авиароботники Урала!

Встретим XXIII съезд партии новыми трудовыми подарками!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 11 (1509)

СУББОТА, 12 ФЕВРАЛЯ 1966 г.

Год издания XXIV

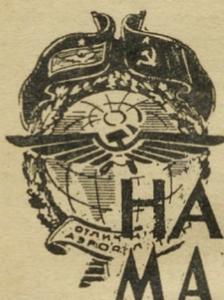
НАГРАДЫ СОЗИДАТЕЛЯМ

С каждым годом меняет свой облик поселок кольцовских авиароботников. На месте пустырей возводятся новые многоэтажные дома, прокладываются асфальтированные тротуары, улицы одеваются в зеленый наряд насаждений. Только за последнее время десятки семей работников аэропорта справили новоселье в благоустроенных квартирах.

Во всех этих делах большая заслуга наших строителей. В СМУ-8 трудится немало подлинных мастеров своего дела. Среди них ударники коммунистического труда Н. Ф. Бодаров, И. Н. Степура, М. Ф. Пятин.

На днях министр гражданской авиации наградил Н. Ф. Бодарова, И. Н. Степуру, М. Ф. Пятину знаком «Отличник Аэрофлота». Хочется пожелать нашим созидаателям новых трудовых успехов в наступившей пятилетке.

Р. НИКОЛАЕВ.



НАШИ МАЯКИ

ПОСАДКА ЗАВЕРШЕНА ОТЛИЧНО...

Несколько раз мне и раньше приходилось бывать на командном диспетчерском пункте, но на этот раз мне особенно «повезло». Не успел я подогнать тубус к вновь установленному аппарату, как мое внимание привлекли туманные пятна на экране локатора. И в ту же секунду я услышал голос руководителя полетов Дмитрия Александровича Помелова:

— Внезапное обледенение полосы! ИЛ-18 принимаем на грунтую...

Следуют быстрые, уверенные команды и вскоре по ровному полю, заканчивая пробег, плавно покачиваясь, пробежал серебристый самолет. Посадка завершена отлично.

...Борьбу за право называться коммунистическим коллективом службы движения Челябинского объединенного подразделения начал вскоре после XXII съезда КПСС. Смена, руководимая

В. И. Прусаковым, первой взяла на себя повышенные обязательства, а в 1963 году за высокое звание начала соревноваться вся служба.

В настоящее время движеньцы Челябинского аэропорта соревнуются с коллективом службы движения аэропорта Кольцово. Несколько дней назад подведены итоги соревнования. У челябинцев регулярность движения выше, чем у кольцовцев на 7,5 процента.

Большой заслугой коммунистов службы следует считать то, что они сумели организовать партгруппы во всех сменах, которые являются авангардом в решении производственных задач.

В коллективе за последние



годы выросли замечательные кадры диспетчеров и руководителей полетов. Это в первую очередь А. Я. Дорохов, Н. А. Куклев, А. А. Плетнев, Н. Н. Новиков, А. И. Руднев и многие другие. Возглавляет службу В. И. Прусаков, боевой летчик в прошлом, разносторонне одаренный человек. Недавно профсоюзная конференция единогласно приняла решение о присвоении коллективу движеньцев звания службы коммунистического труда. Свой напряженный труд челябинские движеньцы посвящают XXIII съезду КПСС.

В. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
начальник ремуцатка

В ЕЛИКИ успехи советского государственного и общественного строя, которые не раз демонстрировали перед всем миром преимущества социалистической системы.

Статистика — средство весьма убедительное. Цифры роста промышленного производства, повышения культуры, успехи в овладении космическим пространством, блестяще подтвержденные мягкой посадкой станции «Луна-9», неопровержимо свидетельствуют о могуществе социалистической Родины. Судьба страны нерасторжимо связана с судьбами ее граждан.

Вот конкретный пример. Работает в Свердловском объединенном подразделении Николай Алексеевич Пензин. Био-

графия у него самая обычная для простого советского человека. Уроженец села Ново-Славка из Татарии, он в год, когда началась Великая Отечественная война, по-



шел в первый класс школы. Короче говоря, довелось Николаю полной мерой хлебнуть горя военных лет, познать цену хлебной горбушке. Закончив школу, Николай твердо решил стать летчиком. И мечта его сбылась. 25 мая 1957 года — этот день запомнился молодому авиатору навсегда — он впервые сел

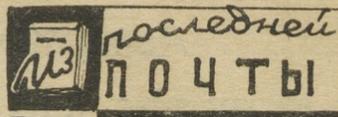
дирским штурвалом. Желая быть вместе с народом на передовых рубежах строительства коммунизма, Николай Пензин вступил в члены партии коммунистов.

Как коммунист, стараясь быть примером для других, молодой летчик стал совершенствовать свои знания, технику пилотирования. К этому



Калорийное топливо

Английская фирма «Шелл» широко известна за рубежом как поставщик высококачественного топлива и смазок самого различного назначения; достаточно сказать, что три из каждых десяти самолетов, поднимающихся сегодня в воздух, несут в своих баках топливо с маркой «Шелл». В настоящее время научно-исследовательские лаборатории фирмы заняты разработкой топлива, которое бы позволило сохранить стоимость эксплуатации сверхзвуковых пассажирских самолетов примерно такой же, как и у современных дозвуковых лайнеров.



В КОЛЛЕКТИВЕ ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения в целях обмена передовым опытом по техническому обслуживанию недавно издан бюллетень — «Рационализация на службе пятилетки» (выпуск 3).

В бюллетене представлены наиболее интересные рационализаторские предложения, иллюстрированные чертежами и фотографиями.

Несомненный интерес представляет рационализаторское предложение авиатехника А. С. Загорского «Зеркальные линзы и поворачивающиеся зеркала для дефектации высотной системы». Предложенные автором зеркала и зеркальные линзы не только отражают, но и одновременно увеличивают объект осмотра, тем самым позволяют повысить качество дефектации.

Инженер В. И. Кузнецов предложил оригинальное приспособление для подвески блонов изде-

лия «Эмблема», что позволяет наиболее рационально использовать производственную площадь в помещении радиолокационной лаборатории. До внедрения этого новшества запасные блоки в ожидании ремонта «Эмблемы» занимали много места в помеще-

НА СЛУЖБУ ПЯТИЛЕТКИ

нии. Автор предложил подвешивать блоки с помощью специальной подвески, в результате они занимают площадь вдвое меньшую, чем прежде.

На улучшение культуры производства направлено также рационализаторское предложение авиатехника В. П. Орлова. Его установка для внешней консервации двигателей дает экономии масел, сокращается время на этом виде обслуживания и повышается качество консервации по

сравнению с ручным способом. Есть смысл более подробно остановиться на устройстве этого приспособления. Оно состоит из бака, заливной горловины, трех трубопроводов (дюритовые шланги), сливного крана, распылителя и переходника для присоеди-

нения установки к воздушной магистрали. По одному из трубопроводов подается воздух под давлением 8 атмосфер в бак, два других трубопровода предназначены один для воздуха, идущего из баллона к распылителю, другой для чистого масла, которое подается под давлением также к распылителю. Работа установки основана на принципе пульверизатора.

Рационализаторы Кольцовских ЛЭРМ стараются находить пути

экономии дефицитных материалов и жидкостей. Так, старший инженер Э. А. Юшкевич и лаборант В. М. Буторин разработали и сконструировали фильтр-отстойник для очистки рабочей жидкости ультразвуковых ванн.

Этот фильтр представляет собой гидросистему, в которую входят бак из нержавеющей стали емкостью 100 литров, насос ЭЦН-104, укрепленный на промежуточной 2-литровой емкости, два крана: один для слива чистой жидкости, другой для отстоя. В результате внедрения этой схемы срок службы рабочей жидкости увеличивается.

Поскольку в настоящее время нет технологии по замене центрирующего устройства на передней ноге самолета АН-24, инженер ОТК Н. Т. Берсенев и авиатехник А. С. Загорский предложили свою технологию, что позволит в 3 раза сократить время на этой операции.

В. СИБИРЕВ.

Отправлено и с плеч долой

Не раз в различного рода указаниях инженерно-авиационной службе предлагалось упорядочить ведение технической документации по строгому учету наработки колес самолета ЛИ-2, выхлопных коллекторов и т. п. В Тюменских ЛЭРМ эти указания до сих пор полностью не выполнены. Вот примеры.

При обслуживании самолета ЛИ-2 № 51150 оказалось, что формуляры на колеса не те, которые должны быть. Причем, колеса имели наработку около 2000 часов, а в формуляре указано 780 часов.

С выхлопными коллекторами дело обстоит еще более абсурдно: правый № 1340430 и левый № 7000813 имеют наработку примерно 1000—1100 часов, формуляры же к ним номеров не имеют.

То же самое нужно сказать и о Пермских ЛЭРМ.

Согласно техническим условиям мы имеем право браковать агрегаты, поступающие на обслуживание без надлежащей документации. Однако забраковать исправный агрегат только из-за того, что кто-то отнесся спустя рукава к оформлению документации, порой не хочется: это обходится государству в 2—3 тысячи рублей!

Хочется еще рассказать о том, как пермские и тюменские эксплуатационники отправляют на ремонт в Кольцовские ЛЭРМ авиасвечи. Они набивают в камеру сгорания и в полость экрана «Циатим-201», упаковывают в ящик и... «полный привет». А ведь в соответствующих технических условиях сказано: «при промывке и отмачивании свечей полость экрана закрывать...» Да, закрывать! Чтобы в нее не попал керосин или бензин. В результате подобной «технологии» тюменцев и пермяков, забраковано более тысячи свечей.

В. СИДОРОВ, мастер ЛЭРМ.

Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации ОБЪЯВЛЯЕТ

ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ НА 1966 ГОД С ОТРЫВОМ И БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ:

1. Аэродинамика летательных аппаратов.
2. Строительная механика и прочность летательных аппаратов.
3. Двигатели летательных аппаратов.
4. Техническая эксплуатация авиационной техники и наземных средств.
5. Навигация и управление воздушным транспортом.
6. Радиолокация и радионавигация.
7. Радиосвязь.
8. Автоматическое управление и регулирование летательными аппаратами.
9. Экономика, организация и планирование воздушного транспорта.
10. Аэрофототопография.

Заявления о приеме в аспирантуру подаются на имя начальника института с приложением:

- а) личного листка по учету кадров с фотокарточкой;
- б) характеристики с последнего места работы;

в) списка опубликованных научных работ, научно-технических отчетов; сведений об изобретениях. Лица, не имеющие опубликованных научных работ, представляют научные доклады (рефераты) по избранной специальности;

г) документа о стаже практической работы.

д) справки о состоянии здоровья;

е) удостоверения по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов (для лиц полностью или частично сдавших кандидатские экзамены);

ж) нотариально заверенной копии диплома об окончании высшего учебного заведения и выписки из зачетной ведомости.

Прием заявлений до 12 марта 1966 года. Вступительные экзамены с 1 апреля по 1 мая 1966 года.

Принятые в очную аспирантуру обеспечиваются ГосНИИ ГА стипендией в размере месячного оклада, получаемого до поступления в аспирантуру, но не свыше 100 рублей в месяц.

Адрес института: Москва, К-340, аэропорт Шереметьево, ГосНИИ ГА.



В снег и в ветер

Закончилось личное первенство Уральского управления ГА по лыжному спорту среди мужчин.

Соревнования прошли в исключительно упорной спортивной борьбе, участники боролись за каждую секунду.

На дистанции 15 километров места распределились следующим образом: первое место занял П. Расковалов (Кольцово). Его время 56.27. Второе время показал В. Червяков (Тюмень). Третий результат у Р. Соколова (Тюмень).

Гонка на 30 км проходила в сложных метеоусловиях, дул порывистый ветер, шел снег. В результате некоторые участники сошли с дистанции.

Первое место в трудной борьбе завоевал Р. Соколов (Тюмень), второе место у В. Червякова (Тюмень), третье за А. Кочневым (Кольцово).

В состав сборной команды, которой предстоит защищать спортивную честь управления на первенство Аэрофлота в городе Красноярске, вошли: Р. Соколов (Тюмень), В. Червяков (Тюмень), П. Расковалов (Кольцово), А. Кочнев (Кольцово), В. Бабин (Кольцово), А. Иванов (Курган), П. Куцевалов (Кольцово), В. Мягков (Тюмень), В. Тельвер (Тюмень).

В этом составе с 22 февраля по 6 марта команда пройдет учебно-тренировочные сборы по подготовке к первенству Аэрофлота. Начальником сборов назначен В. Т. Кашафутдинов (Кольцово).

Хочется еще раз напомнить, что на время сборов и соревнований участникам сохраняется средний заработок по месту работы.

М. ГОРЮКОВА, наш корр.



«КОРАБЛЬ»

От возмущения дрожа,
Скрипит баржа:
— Меня, баржу,
Буксир ничтожный за нос водит!
И от чего такое происходит?
Ума не приложу.
А я корабль, хотя и несчастливый:
Меня лишили инициативы...
...Буксирный лопнул трос.
И что с баржою стало?

Баржа на отвали застряла!
В. МИЛЮТИН,
радиооператор.

«АЙ ДА Я!»

Скатившись в лузу,
Биллиардный шар
Подумал:
— Что ж, приличный был удар.
И все же он ничто,
Будь хоть того сильней,
Без целеустремленности моей.

Удивительный вопрос

Краснолицы и усасть
От Исети до Уфы,
Рыбаки-энтузиасты
Долбят дунки, как шурфы.
От мороза сводит руки,

Но нельзя покинуть пост —
Где тут окуни и щуки?
Как поймать их?
Вот вопрос.

В. ПЕТРОВ.

Генеральный конструктор

У стены просторного, светлого кабинета генерального конструктора под стеклом на нескольких полках красуются изящные модели планеров и самолетов, созданных под руководством Олега Константиновича Самолета «АН-22», поразившего мир своей мощностью и величиной, здесь нет.

— Не умещается даже модель «Антея», — шутит хозяин кабинета.

Сейчас коллектив конструкторов работает над пассажирским вариантом «Антея». Недавно машина вернулась из нового длительного рейса.

Свое 60-летие генеральный конструктор встречает в расцвете творческих сил. У него много обязанностей. Он депутат Верховного

Совета СССР, член корреспондент Академии наук УССР. Возглавляя большой творческий коллектив конструкторов, О. К. Антонов успевает выделить время для общественной работы. А дома он занимается живописью, пишет книги.



ИНТЕРЕСНАЯ КНИГА

«Сверхзвуковой пассажирский самолет»

В брошюре в доступной форме излагаются основные проблемы, связанные с созданием сверхзвукового пассажирского самолета и его силовой установки (тепловой и звуковой барьеры и пути их преодоления, особенности профиля полета по маршруту, применяемые конструктивные материалы и тип двигателя). В ней показаны конструктивные особенности и данные некоторых проектируемых зарубежных сверхзвуковых самолетов, а также данные их двигателей.

Брошюра написана по материалам зарубежной печати, иллюстрирована рисунками, схемами и графиками. Она предназначена для широкого круга читателей, интересующихся проблемами перспективного развития сверхзвуковых пассажирских самолетов.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 15255. Заказ № 1808.

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