

## НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ—ОБМЕН ОПЫТОМ

На днях в Тюменском аэропорту проходила техническая конференция по обмену опытом эксплуатации спецоборудования самолетов и вертолетов.

С информацией на конференции выступили инженеры, техники подразделений Тюменской авиагруппы. В работе конференции приняли участие старший инженер инженерно-авиационной службы Управления тов. Бурдин и инженер по спецоборудованию Тюменской авиагруппы тов. Кучумов.

М. ЮРЬЕВ.

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 23 (1521).

СРЕДА, 6 АПРЕЛЯ 1966 г.

Год издания XXIV

## НА СТАРТЕ ПЯТИЛЕТКИ

Коллектив службы движения Березовского объединенного подразделения в первом году пятилетки взял обязательства работать так, чтобы свести к нулю предпосылки к летным происшествиям и добиться регулярности полетов не менее чем на 87 процентов.

Используя имеющиеся в распоряжении службы радиотехнические и радиолокационные средства, движущие с взятыми социалистическими обязательствами справляются. Так, регулярность полетов за первые месяцы 1966 года обеспечивалась на уровне 87,5—89 процентов.

По каждому случаю задержки вылета самолета командованием подразделения принимаются меры. Особенно следует отметить четкость в обеспечении регулярности вылетов самолета АН-24, выполняющего рейсы № 1 и 2. К прилету самолетов своевременно готовится полная загрузка и техническое обслуживание.

Коллектив службы движения укомплектован в настоящее время достаточно квалифицированными кадрами, овладевшими новейшим оборудованием. Хотя многие из диспетчеров сравнительно недавно работают в подразделении, тем не менее большое желание освоить искусство руководства полетами, трудолюбие и любознательность помогают молодым движущимся в приобретении необходимых практических навыков.

## СПОРТ

### Часы пущены

3 февраля в центральном шахматном клубе Свердловска началось первенство обкомов Союза по шахматам. Звание чемпионов оспаривают представители восьми команд. В их числе шахматисты Уральского управления гражданской авиации. За команду авиаработников выступают Меньщиков, Кульмяков, Хабидулин, Тихонов, Шакирова.

В первом туре жребий свел наших спортсменов с шахматистами общества ВОГ. Впереди еще шесть встреч, которые и определят сильнейший коллектив.

А. МЕНЬЩИКОВ, наш рабкор.

Особенно хотелось бы отметить добросовестную работу диспетчеров В. Мичурова, П. Балина, Л. Калугина, С. Золотарева, Н. Жерехина.

М. ЧАЙНИКОВ, заместитель начальника аэропорта по движению.

МАТЕРИАЛ, КОТОРЫЙ ПРЕДОСТАВЛЯЕМ МЫ ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ, НАПИСАН БЫВШИМ КОМАНДИРОМ ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ П. Н. БАННЫХ. СЕЙЧАС ОН РАБОТАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ЛЕТНОЙ СЛУЖБЕ.

**В**НИМАТЕЛЬНО вчитываясь в материалы XXIII съезда КПСС, каждый из нас отчетливо представляет те грандиозные успехи, которые достигла наша страна.

Досрочно завершили плановое задание семилетки и авиаработники Свердловского подразделения. Если мы мысленно проследим путь, пройденный подразделением за период между XXII и XXIII съездами КПСС, то увидим, что это были годы напряженного самоотверженного труда. Судите сами: если в 1961 году объем перевозок подразделения равнялся 41542 тыс. т-км., то в 1965 году эта цифра возросла до 126068 тыс. т-км. В первую очередь это стало возможным благодаря освоению самолетов ИЛ-18 и АН-24.

Безусловно, появление первоклассных машин потребовало от нас своевременной и качественной подготовки летных кадров. Именно над этой задачей работал прежде всего командно-инструкторский состав подразделения под руководством партийной организации. За период между съездами у нас введены в строй десятки командиров, штурманов, бортмехаников и радиостов.

Мы гордимся, что на долю на-

## ГОДЫ РОСТА

шего коллектива выпала честь вводить в строй экипажи из других подразделений управления. В Свердловском подразделении получили путевки в небо экипажи самолетов ИЛ-18 Челябинского подразделения. Успешно освоили полеты на самолетах АН-24 летчики Тюменского подразделения.

Безусловно, подготовка кадров не ограничивалась только количественным ростом. Главное внимание мы обращали на качество подготовки. Полеты на турбовинтовых самолетах резко отличаются от полетов на поршневых машинах. Это требовало от командно-инструкторского состава новой методики обучения ЛПС. Для того чтобы внушить молодым пилотам уважение к новой технике, необходимо было работать над собой.

Больших успехов в подготовке экипажей добились командиры летных коллективов А. В. Никулин, Г. Г. Борисов, пилоты-инструкторы В. Ф. Устюгов, Г. А. Борцов, штурманы Б. П. Вотин, Н. И. Смирнягин, В. А. Слепушкин, А. В. Загорский, бортмеханики А. А. Кошеленко, А. Ф. Кравченко, внештатные пилоты-инструкторы Н. П. Мельников, В. Д. Лобанов, И. А. Горский, И. С. Медведев, И. Ф. Халин и многие другие.

В 1961 году в подразделении были считанные единицы авиаспециалистов первого класса. А разве можно летать на современных лайнерах, не повышая свой класс? Конечно, нет. После

проведенной разъяснительной работы партийная организация и командование сумели сдвинуть этот важный вопрос с точки замерзания. За последние годы в подразделении повысили свой класс сотни авиаторов. Это наши лучшие кадры, «золотой фонд» Уральского управления. Именно они, классные специалисты, показывают пример в труде и учебе, на них равняется молодежь.

К числу наших маяков производства относится: командир самолета ИЛ-18 Г. П. Харламов. Этот скромный трудолюбивый летчик зарекомендовал себя чутким воспитателем. Освоив полеты на турбовинтовом самолете, он постоянно совершенствует свое летное мастерство, сдав в короткие сроки экзамен на первый класс. В период между съездами Г. П. Харламов вступил в члены КПСС.

Как душевного человека, требовательного командира и принципиального коммуниста знают у нас Г. Г. Борисова. За годы, предшествующие XXIII съезду партии, он прошел путь от второго пилота ИЛ-18 до командира летного коллектива.

Есть чему поучиться пилотам и у командира летного коллектива самолетов АН-24 О. И. Ширяева. Этому молодого по возрасту командира знают в подразделении как исключительно исполнительного летчика. Сегодня он успешно выдержал кандидатский стаж и готовится вступить в члены КПСС.

И таких, как Г. П. Харламов, Г. Г. Борисов, О. И. Ширяев, у нас много. Десятки экипажей подразделения носят высокое звание коммунистических.

Партия учит нас не успокаиваться на достигнутом. Мы хорошо помним уроки прошлого, когда временное успокоение достигнутыми успехами поставило наш коллектив в ряды тех, кто не обеспечивает безопасность полетов.

Новые, боевые задачи поставил перед партийной организацией и командованием подразделения 1966 год. Государственный план значительно увеличен. Выполнение его потребует улучшения организации летной и воспитательной работы.

Задачи трудные, но почетные. Наш долг вложить в свой труд все свои знания, умение и инициативу с тем, чтобы успешно завершить производственный план первого года пятилетки.

П. БАННЫХ.

## Главное—безопасность полетов

### Вперегонки со снежным вихрем

Командир вертолета МИ-4 О. А. Веденев считался одним из опытных вертолетчиков в Березовском объединенном подразделении. И когда в начале прошлого года он допустил поломку, к этому отнеслись благодушно, как к явлению случайному. И вот Веденев снова отстранен от полетов за допущенную серьезную предпосылку к летному происшествию уже в нынешнем году.

Коротко обстоятельство предпосылки таковы: при заходе на посадку Веденев, нарушив требования руководства по эксплуатации вертолетов в части правого взлета и посадки на площадках со свежим снежным покровом, не произвел зависание вне зоны снежного вихря с последующим плавным приземлением. Стремясь опередить снежный вихрь, Веденев при планировании пошел резко на сниже-

ние с опущенной хвостовой балкой. В результате этих поспешных действий вертолет ударился о снежную поверхность хвостовой балкой и винтом. Причиной предпосылки к летному происшествию таким образом явилось зазнайство командира вертолета Веденева. Командование Тюменской авиагруппы сочло возможным перевести Веденева в Сургутское подразделение,

оставив его в должности командира. Не ставя под сомнение правильность такого решения, не лишне заметить, что Веденев в общем-то отдался «легким испугом». Командованию Сургутского подразделения необходимо принять все меры к тому, чтобы Веденев сделал серьезные выводы из своего послужного списка.

С. ВЛАДИМИРОВ.

## ОТ ВОЗДУШНОГО ШАРА ДО КОСМИЧЕСКОГО КОРАБЛЯ ИЗ ИСТОРИИ АВИАЦИИ

В один из воскресных дней в августе 1888 года в Екатеринбурге собралась масса горожан поглазеть на известного российского воздухоплателя Андреява, аэронавта, демонстрирующего полет на воздушном шаре в небесную высь.

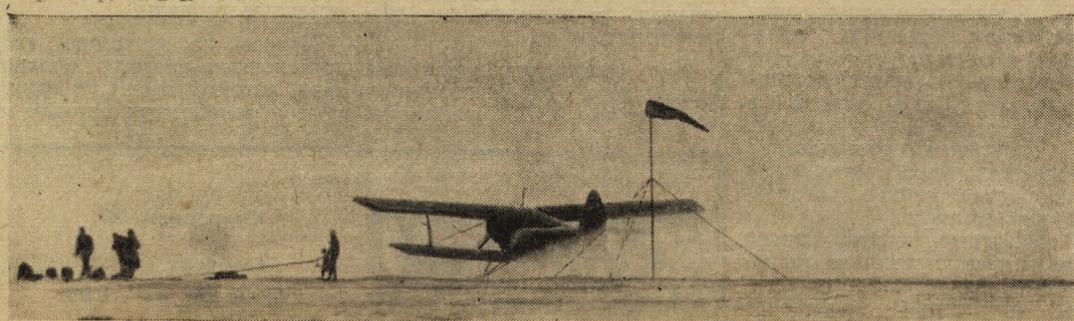
Местный печатный орган — газета «Екатеринбургская неде-

ля» об этом случае писала следующее: «Публика вместо Андреева увидела какого-то юного аэронавта и вместо шара — холщевый мешок, наполненный не газом, а нагретым воздухом. Этот мешок с поместившимся на трапедии вольнонаемным юношей поднялся на несколько саженей, перелетел Вознесенскую улицу

(ныне улица Карла Либкнехта в Свердловске) и повис на воротах обывательского дома. Повторение полета было остановлено полицией».

С тех пор прошло 78 лет. Пять лет тому назад в апреле 1961 года первый в мире советский космический корабль «Восток», управляемый летчи-

ком-космонавтом майором Ю. А. Гагариным, совершил блестящий полет вокруг земного шара и возвратился на землю. Свидетелем этого выдающегося в мире события было все человечество. Каким смешным кажется теперь екатеринбургский «полет», организованный предприимчивыми дельцами царской России.



Давняя дружба связывает летчиков Уральского управления с разведчиками земных недр — геологами. Вот и сейчас таежный вездеход АН-2 доставил работникам экспедиции очередную партию грузов.

Фото М. Ларионова.

## На борьбу с комаром

Много неприятностей в тайге и тундре испытывают геологоразведчик и изыскатели от полчищ комаров в летнее время. На помощь таежным следопытам пришла авиация. На днях из Тюменского аэропорта в Ханты-Мансийский национальный округ вылетели три самолета АН-2 с авиационным оборудованием на борту. Экипажи возглавляют опытные летчики — Курагин, Котыбаев и Замоздра.

Крылатые химики произведут обработку местности с воздуха в районах, где будут работать геологические и изыскательские партии. Интенсивная химическая обработка ставит целью уничтожение «кровососущих» в личиночной стадии. Только в марте-апреле авиаторы проведут опрыскивание на площади в 50 тысяч гектаров, а всего будет обработано 150 тысяч га.

Ю. МАЛЬКОВ,  
наш рабкор.

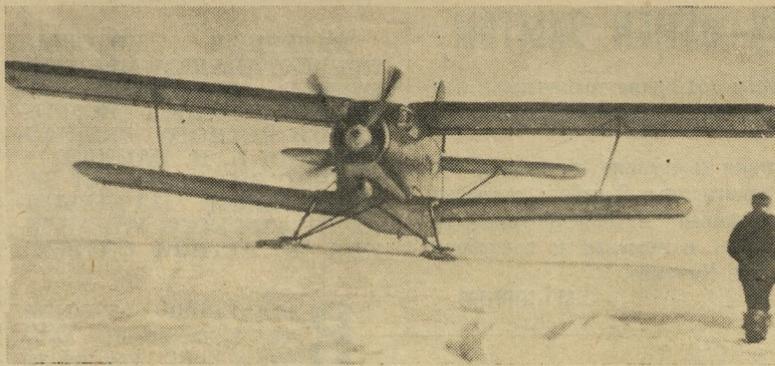
## В темнице сырой...

Библиотеке 2-го Свердловского объединенного подразделения явно не везет. Достаточно сказать, что со времени укомплектования ее перемещают из одного помещения в другое. И, наконец после пятого перемещения, библиотека оказалась в совершенно неподходящих условиях.

Надо сказать, что книжный фонд укомплектован разнообразной литературой как учебной, массово-политической, так и художественной. В помещении, где в настоящее время хранятся книги, сыро, холодно и темно. Об организации читального зала и думать не приходится: возле стола, где происходит обмен книг, с трудом могут разместиться не более 4—5 человек.

Таким образом, книжному фонду угрожает порча. Кроме того, библиотечному работнику не созданы элементарные условия труда. Днем приходится пользоваться электрическим освещением. Видимо, руководители подразделения сами не увлекаются литературой и считают пропаганду знаний излишней роскошью. Думается, что политотдел, командование Уральского управления гражданской авиации потребуют от командира подразделения тов. Волкова подобрать для библиотеки более подходящее помещение.

СЕРЕБРЯКОВА,  
ПОГАДАЕВА,  
ЗИБЕРОВ, КОСМАКОВА  
и другие читатели.



## ИРКУТСКОЕ АВИАТЕХНИЧЕСКОЕ УЧИЛИЩЕ ОБЪЯВЛЯЕТ НАБОР

НА ЗАОЧНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ. Училище готовит специалистов по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей.

На заочное отделение принимаются лица обоего пола, без ограничения возраста, имеющие образование в объеме семи-восьмилетней или средней школы, работающие в системе гражданской авиации по специальности, непосредственно связанной с авиационной техникой.

Поступающие на базе семи-восьмилетней школы подвергаются приемным экзаменам по предметам:

Русскому языку (диктант).  
Математике (письменно и устно).

Срок обучения — 5 лет. Поступающие на базе средней школы подвергаются приемным экзаменам по предметам:

Русскому языку (сочинение).  
Математике (письменно и устно).

Срок обучения — 3 года. Заявления принимаются с 1 апреля по 15 июля.

с 20 по 30 июня и с 10 по 20 августа. Адрес приемной комиссии: Иркутск-9, авиатехучилище ГА. Телефон 902-4-83.

Приемная комиссия училища проводит вступительные экзамены

## По Аэрофлоту

### Пассажирам воздушных трасс

В Ленинграде открыт новый аэровокзал. Красивое двухэтажное здание возведено из металла, бетона, стекла. Пассажирам здесь созданы все удобства. В просторном помещении — зал ожидания, комната матери и ребенка, отделение связи, справочное бюро, торговые киоски, камера хранения.

В этом году вступят в строй еще несколько аэровокзалов. Вот их адреса: Магнитогорск, Пермь, Барнаул, Новокузнецк, Курск, Запорожье.

Для транзитных пассажиров построят гостиницы в аэропортах Томска, Барнаула, Новокузнецка, Перми, Симферополя, Южно-Сахалинска и Ашхабада.

И. НЕСТЕРЕНКО.

## Заметки с экономической конференции

В ДНИ работы XXIII съезда КПСС в кабинете политпросвещения состоялась экономическая конференция Свердловского объединенного подразделения.

С докладом о мерах по претворению в жизнь решений сентябрьского Пленума ЦК КПСС выступил командир объединенного подразделения П. П. Зыковский.

Интересными, заслуживающими внимания мыслями о путях повышения рентабельности в работе подразделения поделились в своих выступлениях главный инженер ЛЭРМ тов. Солодков, начальник ОТК ЛЭРМ тов. Трофимов, заместитель начальника аэропорта по движению тов. Теплицкий, начальник БАО тов. Титов и другие.

ПРЕТВОРЯЯ в жизнь решения сентябрьского Пленума ЦК КПСС, руководствуясь Директивами XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства, коллектив Свердловского объединенного подразделения поставил своей ближайшей целью резко увеличить прибыльность авиационных перевозок.

Известно, что в качестве наиболее перспективных мероприятий для повышения рентабельности в работе воздушного транспорта на вооружении авиаторов имеется такой резерв, как повышение процента коммерческой загрузки. На 1966 год кольцовские авиаторы планируют поднять уровень коммерческой загрузки самолетов на 5 процентов по сравнению с последним годом семилетки.

Особое внимание при планировании пассажирских рейсов следует обращать на загруженность самолетов. Анализ работы за первые месяцы 1966 года показывает, что в ряде случаев подразделение работает заведомо в убыток. Вот пример — самолеты рейса Свердловск — Тбилиси в течение января и февраля брали на борту сред-

нем по 46 пассажиров, в то время, как безубыточность этого рейса может быть обеспечена лишь при наличии загрузки в 65 пассажиров.

В целях оперативного контроля за уровнем коммерческой загрузки самолетов в аэропорту Кольцово на рабочих местах в отделе перевозок имеются таблицы минимальных

загрузок по рейсам. «Летать, значит приносить прибыль» — должно стать законом. Необходимо последовательно и настойчиво приучать диспетчеров отдела перевозок систематически пользоваться упомянутыми таблицами, чтобы их работа постоянно носила целеустремленный характер.

Нельзя понимать так, что степень использования грузоподъемности самолетов, выполнение плана авиаперевозок зависит лишь от организованности в службе перевозок. Летная часть, служба движения не в меньшей степени, чем отделы перевозок, определяют экономические результаты при использовании самолетного парка.

НЕМАЛАЯ роль в обеспечении высокой рентабельности подразделения принадлежит экономии материалов и средств в процессе эксплуатации производственных фондов. Опыт работы в прошлом году подтверждает, что экономное расходование горюче-смазочных материалов служит существенным источником прибыльности.

Любопытные данные привел в своем выступлении на экономической конференции заместитель начальника аэропорта Кольцово тов. Теплицкий. В частности, внедрение в практику

аэропорта такого новшества, как буксировка самолетов в замен руления дает экономии около 400 тысяч рублей в год только по статье амортизационных отчислений, не считая уменьшения затрат на горючее.

Состояние самолето-моторного парка, процент исправности являются важнейшими условиями

ми, оказывающимися на экономических и финансовых показателях. Текущий ремонт авиационной техники пока что поглощает значительные средства. Причем имеется неоправданная тенденция к росту этих расходов. Коллективу линейных эксплуатационных мастерских, по всей вероятности, следует по возможности наладить ремонт агрегатов на месте. И главное — повысить качество технического обслуживания.

Пока, как об этом свидетельствуют факты, приведенные начальником ОТК ЛЭРМ тов. Трофимовым, количество брака велико, причем половина — по вине личного состава. Поскольку наибольший процент брака падает на зимние месяцы, в этот период следует усилить контроль за выполнением регламентных работ.

Для повышения качества технического обслуживания в Кольцовских ЛЭРМ регулярно

выпускаются «Бюллетени по качеству», «Бюллетени повторяемости дефектов», «Сигнальные листы».

В целях устранения возможных дефектов материальной части инженерно-авиационная служба мастерских практикует профилактические проверки самолетов в случае обнаружения какого-либо дефекта на одной

из машин. Так, недавно, когда на самолете № 63833 разрушилась бензиновая трубка для разжижения масла, все самолеты были тщательно осмотрены.

БЛИЗКА к роли ремонтным мастерским в деле обеспечения рентабельности авиаперевозок деятельность спецавтотранспорта. Автохозяйство аэропорта Кольцово располагает достаточным количеством автомобильной техники, необходимыми кадрами, чтобы ритмично и четко организовать заправку, буксировку самолетов, поддерживать аэродром в состоянии постоянной готовности. Только за год 32 водителя получили права шоферов I класса, десятки рабочих повысили свои производственные разряды.

Борясь за экономию государственных средств, кольцовские автомобилисты внедрили у себя ремонт шин методом на-

ложения протектора. Это в пересчете на деньги уже выразилось в 18 тысяч рублей. Умельцы автобазы разработали и применяют для мытья машин резиновые щетки, в результате срок годности щеток увеличился в 5—6 раз.

В практике эксплуатации спецавтотранспорта следует шире применять комбинированные машины, автомобили большей грузоподъемности. Крайне необходимо совершенно исключить случаи повреждения самолетов при наезде автотранспорта. Так, по вине шофера тов. Власова был поврежден самолет ТУ-104. Ремонт его обошелся в 1003 рубля!

В интересах увеличения выручки из расчета на 1 рубль основных средств есть необходимость наладить контроль за использованием оборудования, металлообрабатывающих станков в ЛЭРМ и автобазе. Главный бухгалтер подразделения тов. Белов привел в своем выступлении несколько примеров, из которых видно, что по халатности некоторых руководителей цехов и участков оборудование годами не используется, паспорта и формуляры на него утеряны. Несомненно, что передача ненужного оборудования на подотчет другим подразделениям, где оно необходимо и будет работать с полной нагрузкой, заметно повысит доходы на 1 рубль основных средств.

Таким образом, у кольцовских авиаремонтников резервы в повышении рентабельности авиаперевозок под руками. Настало время взять их на вооружение и использовать в полном объеме.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.  
НС 15579. Заказ № 2545.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, пр. Ленина, 49.