

ДЕВЯТЬ ЛЕТ РАБОТАЕТ И. А. ЛАПТЕВА НА КДП ПЕРВОГО СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. ОНА ОПЫТНЫЙ ОПЕРАТОР, УДАРНИК КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА.

КОГДА ЗА ОПЕРАТОРСКИМ ПУЛЬТОМ И. А. ЛАПТЕВА, ЛЕТЧИКИ МОГУТ БЫТЬ СПОКОЙНЫ — КДП НЕ ПОДВЕДЕТ...

Фото В. Гурина.

Рапортуют северяне

Самолеты и вертолеты Салехардского подразделения каждый день летают в райцентр Шурышкарского района село Мужы.

План по доходам за январь месяц выполнен Муживским аэропортом на 133 процента, за февраль на 140 про-

центов. Сверх плана перевезено 216 пассажиров.

Дружный коллектив возглавляет опытный авиатор Павел Тимофеевич Ноздрин, бесперебойной связью обеспечивает полеты радист Николай Высотин, отлично работает моторист Михаил Арчанов.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 23 (1610).

СУББОТА, 25 МАРТА 1967 г.

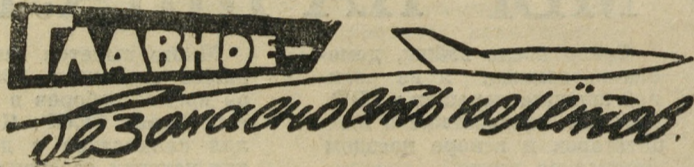
Год издания XXVI

В честь Октября

Работники отдела перевозок Кольцовского аэропорта готовят достойную встречу Октябрю. План января и февраля по перевозке пассажиров выполнен на 110,4 процента, по транспортировке груза — на 111,5 процента и почты — на 113,2 процента. Выручка составила 106,4 процента. За 20 дней марта перевезено на 28 тонн больше плана почты, 117 тонн груза.

Ф. ФАТИМОВА.

ПЛАН И БЕЗОПАСНОСТЬ НЕ ОТДЕЛИМЫ



К 50-й годовщине Великого Октября летный коллектив Березовского подразделения Тюменского управления взял обязательство выполнить производственный план второго года пятилетки. Как же выполняются у нас принятые обязательства?

В январе нынешнего года приведенный налет часов составлял 1650 часов, что на шесть процентов больше задания и

на 250 часов больше, чем в 1966 году. Значительно перевыполнен план налета часов в феврале. За этот месяц получен доход в 194 тыс. рублей. Это 135,9 процента к плану. Особое внимание командованием летного подразделения было уделено организации работы на оперативных точках. Все оперативные точки мы закрепили за техсоставом летного коллек-

ва. При организации работы вместе с экипажами туда вылетает, как правило, командир. Оперативные точки и площадки, не обеспечивающие безопасность полетов, закрывались и полеты здесь разрешались только после устранения недостатков. Значительную работу проводят в нашем подразделении общественные инспекторы по безопасности полетов. Системати-

чески ведется изучение нового НПП. За истекший период нынешнего года подразделение работает без летных происшествий и предпосылок к ним. Образец в труде и в обеспечении безопасности полетов показывают экипажи МИ-4 — В. Гусельникова и В. Зубкова, Р. Веселова и В. Остудина, МИ-1 — Ю. Ларионова, А. Большакова и В. Ан-

тонова, АН-2 — Ю. Зырянова и В. Данилова, И. Мусинова и В. Калачева, Г. Попкова и Г. Попухой. Нужно отметить четкую, мастерскую работу и технического персонала, бортмехаников А. Мешкова, Н. Медведовского, С. Швецова. Ю. АФАНАСЬЕВ, зам. командира летного подразделения.



ПЕРВЫЕ ТЫСЯЧИ

На юге Украины экипажи уральских авиаторов прокладывают первые «борозды» сельскохозяйственных работ. Коллектив сводного подразделения крылатых химиков, включившись в соревнование в честь юбилейного года, решил в сжатые сроки выполнить план авиационных работ.

В трудных погодных условиях посланцам Урала приходится вести борьбу за высокий урожай. Каждый хорошо знает цену внесенного своевременно удобрения, поэтому авиаторы используют каждый час летной погоды. Хороших результатов добились экипажи самолетов АН-2 Ю. И. Васильева, обработавшего 1750 га совхозных полей, В. И. Солдаткина, И. Ф. Смирнова, Г. Н. Кошелева, Г. Н. Швецова. На их счету свыше 1500 обработанных земель.

В. ДЕМЕНЕВ, инженер инжприменения.

РАЗУМЕЕТСЯ, ГЛУБОКО ВНИКНУТЬ В РАБОТУ ТАКОЙ СЛУЖБЫ, КАК ОТДЕЛ ПЕРЕВОЗОК, С ОДНОГО РАЗА НЕВОЗМОЖНО. НО ДАЖЕ ПОВЕРХНОСТНОГО ЗНАКОМСТВА ДОСТАТОЧНО, ЧТОБЫ ПОНЯТЬ: ОПЕРАТИВНОСТЬ — ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ПРАВИЛ В РАБОТЕ ЭТОГО КОЛЛЕКТИВА.

Оперативность — залог успеха

Разговор с начальником отдела перевозок В. В. Берсеневым начался с вопроса о выполнении плана. Занятый приемом пассажиров, разбор докладов работников, он положил передо мной аккуратно подшитые бланки.

Здесь данные об отпущенных пассажирах, грузе, почте. На каждый день один листок. Из этих рапортов явствовало, что план февраля выполнен к 23 числу.

А как с грузом? На стол ложатся несколько новых бланков. На 9.03.67 г. самый просроченный груз за 5.03. «Немного за праздник поотстали», — говорит Василий Васильевич и подчеркивает, — эти грузы

подлежат немедленной отправке».

— Задержки по вине работников фиксируются вот в этом журнале, — продолжает разговор секретарь партбюро Дмитрий Никитич Силов, — цифры говорят сами за себя. По сравнению с 1965 г. в прошлом году количество задержек сократилось чуть ли не в два раза.

Недавно в аэропорту проходил смотр культуры обслуживания пассажиров. Он показал, что работники отдела перевозок внимательно следят за передовым опытом других аэропортов и умело внедряют все лучшее

на производстве.

Говоря об отношении людей к работе, мне показывают приказ о поощрении работников в связи с праздником, Днем 8 Марта. Среди награжденных: диспетчер склада грузовой службы В. И. Вишнева, кассир Н. Ф. Меньшина, кассир горгагентства В. А. Полякова, дежурные по регистрации Г. В. Пономарева, К. А. Пантелейчук и многие другие.

Четкая работа отдела перевозок зависит от работы других служб подразделения. Во многом ее успехи определяет работа летных коллективов. Уже сейчас перевозчики с

тревогой подумывают о бурной весне и в связи с этим о работе местных воздушных линий. Командованию Челябинского подразделения необходимо совместно с перевозчиками спланировать работу так, чтобы те успехи, которых добился дружный коллектив службы перевозок, не омрачили весенние распутицы.

Все службы подразделения должны встретить весенне-летнюю навигацию во всеоружии. От этого во многом будет зависеть, с какими результатами мы подойдем к юбилею 50-летия Советской власти.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ.

Репортаж с оперативной точки

Свидетельствует

«Молния»

Все чаще и чаще успехи в работе смены Я. Чистякова отмечают «молнии» профгруппы Тюменских ЛЭРМ. В середине марта в одном из выпусков писалось: Смена работала отлично, были обнаружены неисправности на самолете АН-2, которые могли привести к серьезному летному происшествию. Авиатехниками Ю. Малаховым и В. Полонником обнаружена трещина головки цилиндра и вильчатого болта подкоса шасси. На самолете АН-24 техником Ф. Партиным была замечена и удалена металлическая стружка в фильтре лобового картера.

Черным пунктиром стелется меж заснеженных полей дорога, блестят замерзшие лужицы. Из седого утреннего тумана наплывают стены домов поселка Малая Пурга. Озабоченно переговариваются в машине летчики.

Газик, свернув в сторону от дороги, подпрыгнул несколько раз на ухабах, останавливается возле аккуратно сложенных штабелем мешков с дустом. Авиатехник Иван Градовский к приезду экипажей уже подготовил самолеты. Командир звена Рашид Муборакшанович

Давлятшин проводит «пятиминутку», знакомит каждый экипаж с дневным заданием. Туман становится еще

плотнее. — Сейчас бы ветер, и этой дымки как не было, — замечает кто-то из пилотов. Ижевские летчики одни из первых на Урале начали авиационные работы по борьбе с энцефалитным клещом. В районе Малой Пурги им предстоит обра-

ботать около 12 тысяч 400 гектаров леса.

— На оперативную точку, — рассказывает Р. М. Давлятшин, — мы

прибыли 11 марта, два дня ушло на организационные работы. Подготовили стоянки, площадки для самолетов, наш временный аэродром не уступает сейчас настоящему. В полную силу мы потрудились во вторник. Каждый экипаж налетал по 6,5 часа, обработал около

400 гектаров леса. Командиры самолетов АН-2 не первый год на авиационных работах. Б. Г. Четверяков, «химик» с

ты, из них семь по спецприменению. Часам к десяти туман рассеялся, отчетливо видны ориентиры, в синеватой дымке кутается дальний лес.

Самолет Волхонцева уже вырывается на взлетную дорожку. Грузчики споро и быстро приступают к загрузке ядохимикатами второго самолета. Над аэродромом то удаляется, то нарастает, слышится шум моторов, через каждые 18—20 минут воздушные труженики АН-2 возвращаются за новой загрузкой.

Н. МАСЛОВА.

ЛЕС БУДЕТ ЧИСТЫМ

Мы продолжаем публикацию юбилейных «Страниц истории» подразделений нашего управления. Сегодня наша тематическая полоса посвящается магнитогорским авиаторам.

Начиная с 30-х годов, гражданская авиация Южного Урала прошла большой путь роста. Сей-

час Магнитогорское подразделение, где командиром Герой Советского Союза Л. В. Дема,— одно из передовых в

Уральском управлении.

Магнитогорские авиаторы своим самоотверженным трудом в юбилейном, 50-летнем Советской вла-

сти, стремятся внести свой достойный вклад в копилку трудовых подарков авиарботников Урала.

МАГНИТОГОРСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ



ПИЛОТЫ-ВETERАНЫ

В начале пятидесятых годов А. Ю. Альшин и Н. Н. Помилуйко летали в небе Магнитки на легкомысленных ПО-2. Оба пилота по-прежнему на летной работе. Сейчас они командиры АН-2.

Приказом министра гражданской авиации от 30 декабря 1966 года А. Ю. Альшин был награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Эту награду он получил за активное участие и высокие показатели при выполнении авиационных работ в 1966 году.

Оба пилота — хорошие художники. На снимке вы видите их за оформлением наглядной агитации.



С ЧЕГО МЫ НАЧИНАЛИ

Сразу после войны, демобилизовавшись, я из военной авиации перешел в ГВФ. Получил направление в Магнитогорск и вскоре поездом прибыл на место.

Город мне незнакомый и, чтобы найти аэропорт, решил воспользоваться телефоном. На мой вопрос об интересующем меня номере девушка-телефонистка немного помолчала, а затем огорошила ответом:

— Гражданин, вы, видимо, приезжий. Очень жаль, но у нас в городе аэропорта нет.

Аэропорта в нашем современном представлении тогда, конечно, не существовало. Зато был аэродром, а на нем в тордом одиночестве базировался самолет ПО-2.

Каждый вылет проводился только в очень экстренных случаях. Поэтому на летчике лежала большая ответственность за успешное выполнение полетных заданий.

Много вылетов мне пришлось сделать в 1950 году во время выборов в Верховный Совет СССР. Я доставлял кандидатов в депутаты для встречи со своими избирателями.

Припоминается такой случай. Я получил задание доставить из Челябинска в Магнитогорск заместителя министра электростанций СССР Джапаридзе. Через полтора часа полета мы благополучно приземлились на магнитогорской земле.

Через несколько дней мне пришлось сделать обратный рейс с почетной гостьей. Когда мы сели в самолет, Джапаридзе, улыбаясь, обратилась ко мне:

— Как мы хорошо с вами сюда летели. Меньше двух часов, правда? Вы, наверное, не поверите, но от вашего аэродрома до городской гостиницы меня везли четыре с половиной часа...

Намного легче стало работать, когда в Магнитогорске увеличилось количество самолетов, а в 1952 году была создана партийная организация. Мне выпала честь быть ее первым секретарем.

Хочется отметить технический состав, обслуживающий наши машины в то время: авиатехника П. Д. Дмитриева, Н. П. Распутина, шофера Г. Ф. Васильева, начальника связи Л. М. Наумова.

Сейчас мне, как ветерану, особенно приятно наблюдать большие перемены в развитии гражданской авиации Магнитогорска.

В. МОШКИН,
диспетчер.

НА СНИМКЕ: Владимир Александрович Мошкин за работой в диспетчерской.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

К маю 1967 года будет сдан в строй новый 70-квартирный дом. Хозяевами благоустроенных квартир станет личный состав летного коллектива и работники других служб Магнитогорского подразделения.

В 1934 году Агаповским райисполкомом был отведен земельный участок для первого в Магнитогорске аэродрома. Сейчас там размещился городской аэроклуб.

Первый самолет произвел посадку в Магнитке в 1936 году.

Самый последний в Уральском управлении самолет Р-5 эксплуатировался в Магнитке до 1946 года. Командиром самолета был один из старейших магнитогорских летчиков Н. И. Мельниченко.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

В конце 1965 года состоялся первый технический рейс самолета АН-24. Летом 1966 года было открыто регулярное сообщение Свердловск — Магнитогорск — Москва.

В декабре 1966 года открылось прямое сообщение Магнитогорск — Москва. Рейс выполнялся экипажем самолета ИЛ-18, где командиром коммунист В. А. Неустроев.

С ПЕРЕХОДОМ

на новый аэропорт в 1967 году у нас резко повысилась регулярность и безопасность полетов. Очень показателен такой факт. За два первых месяца прошлого года наш порт был закрыт в целом 24 дня. В этом году только два дня, с общим количеством времени шесть часов. Отсюда вполне естественно — растет выручка, увеличивается отправка груза и пассажиров.

Так, например, мы сейчас, в зимние и первые весенние месяцы, в среднем отправляем такое же количество пассажиров, как и в прошлом году со старого аэродрома в разгар летней навигации.

Для наглядности доста-

Время больших перемен

точно сравнить цифры пассажирских авиаперевозок за январь и февраль 1966—1967 годов.

1966 год — 7282 человека за январь.

1967 год — 11829 человек за январь.

1966 год — 6298 человека за февраль.

1967 год — 11642 человека за февраль.

Несмотря на некоторые успехи, мы еще встречаем трудности в повышении культуры обслуживания пассажиров. Аэровокзал и гостиница пока не готовы. Для приема пассажиров временно переоборудованы багажное отделение и камера хранения (багажный пакгауз).

Но строительство идет полным ходом. В начале 1969 года мы планируем полностью закончить и сдать в строй весь строи-

тельный комплекс. В него войдут строящиеся по схеме с пермскими проектами аэровокзал, гостиница, подсобные помещения.

Еще в декабре прошлого года был открыт рейс самолета ИЛ-18 на Москву, затем на Минводы. В этом году начнут выполняться рейсы на Ташкент, Адлер, Симферополь. С введением этих рейсов пассажирооборот увеличится на 14 процентов.

Мы особенно горды тем, что перемены, которые происходят в развитии гражданской авиации Магнитогорска, совпали с празднованием нашей страной 50-летнего юбилея Октября.

Авиаторы Магнитогорского подразделения стараются подготовить достойную встречу этой знаменательной дате в жизни нашей Родины.

В. АДИЩЕВ.

В Магнитогорском аэропорту вы сразу обратите внимание на маленького, но очень серьезного «внештатного дежурного по встрече пассажиров», как его здесь шутя называют.

— Андрей Андриянов, — представляется парнишка. — Хочу летать на вертолете... И быть командиром.

И кто знает, может быть, именно ему придется продолжить историю авиации Магнитки.



— В МАРТЕ отмечаю 26 лет работы в Аэрофлоте, — рассказывает о себе Герасим Федорович Васильев. — Так что аэропорт вырос на моих глазах. У нас, шоферов, свои заботы — доставка горючего.

Помню, сразу после войны, приезжаешь на железнодорожный вокзал и перекачиваешь вручную 50 кубов в цистерну, потом из этой цистерны в бочки, а затем везешь их в порт. В 50-х годах прибыл к нам старенький топливозаправщик ТЗ-35. Рады были очень — техника пришла! Сейчас об этом с улыбкой только и вспоминаешь.

Полюбил я свою работу. У меня хоть и не чисто авиационная специальность, но я себя считаю коренным магнитогорским авиатором.





ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

МИХАИЛ Сергеевич Соин, Петр Петрович Збыковский!

Ваша встреча с избирателями проходила в зале, где отмечался первый полет, возвестивший о начале комической эры. Отсюда проводили в последний путь героя первых полетов на самолете-ракете Георгия Яковлевича Бахчиванджи. Около 20 лет его могила была не-

ДЕПУТАТАМ АВИАТОРОВ

известной, что привело к тесному бесплановому захоронению вокруг нее. Практически на ней трудно установить достойный памятник.

Лучшая улица поселка Кольцово носит имя Г. Я. Бахчиванджи, что налагает на нас ответственность за память о его

подвиге. Летный состав подразделения выступил инициатором создания памятника летчику-испытателю. Этот почин горячо поддержали делегаты профсоюзной конференции подразделения, воины гарнизона. Перед зданием нового аэровокзала, с минимальными затратами, силами организаций гар-

низона можно установить бюст Г. Я. Бахчиванджи.

Тысячи пассажиров, пролетающих через аэропорт, узнают, что на уральской земле совершены первые шаги на пути в космос. В Свердловске скульпторами Грачевыми создан первый в стране бюст Г. Я. Бах-

чиванджи. Памятник получил архитектурное решение и принят Художественным советом. Мы обращаемся к вам, ветеранам Отечественной войны, поддержать и оказать помощь жителям поселка Кольцово в благородном походе.

ЛЕТНЫЙ КОЛЛЕКТИВ КОЛЬЦОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

С ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕМ ЗАДАНИЙ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ И МЕСЯЦА В МЕСЯЦ РАБОТАЕТ ТУРИНСКИЙ АЭРОПОРТ. ЗДЕСЬ ТРУДИТСЯ НЕБОЛЬШОЙ, НО ДРУЖНЫЙ КОЛЛЕКТИВ АВИАТОРОВ, КОТОРЫЙ ВОЗГЛАВЛЯЕТ КОМУНИСТ А. П. АЛФЕРОВ. ШЕСТОЙ ГОД АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВИЧ РАБОТАЕТ ЗДЕСЬ. ШЕСТОЙ ГОД АЭРОПОРТ РАБОТАЕТ РЕНТАБЕЛЬНО.

А. П. АЛФЕРОВ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ ПРИНИМАЕТ В ЖИЗНИ ТУРИНСКОГО РАЙКОМА ПАРТИИ. ОН ЧЛЕН БЮРО РК КПСС И ЧЛЕН НАРОДНОГО КОНТРОЛЯ РАЙОНА.

Снимок А. Крушинского.

ОСОБЕННОСТИ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЯ В ПЕРЕХОДНЫЙ ПЕРИОД

Главное — безопасность полетов

Переходные времена года являются наиболее сложным периодом в самолетовождении. Прежде всего затруднено ведение визуальной ориентировки. Летом местность выглядит так, как она нанесена на полетной карте. Поэтому, сличая местность с картой, легко вести ориентировку. Осенью, весной и зимой местность и карта мало схожи. Ряд ориентиров, хорошо видимых в летний период, весной и осенью просматриваются плохо. Так, например, контуры лесов, небольшие населенные пункты, грунтовые дороги сливаются с общим серым фоном земли и их трудно заметить.

Особенно затрудняет ведение ориентировок талый снег весной и первый снег осенью, от которого становится пестрой местность и создает непривычную картину для глаз. Поэтому детальную ориентировку в весенний и осенний периоды следует вести по наиболее

характерным ориентирам — шоссейным и железным дорогам, крупным населенным пунктам, большим рекам и озерам.

Как известно, основное в самолетовождении — правильное определение угла сноса и путевой скорости. На первом участке маршрута необходимо точно засечь время отхода самолета от аэродрома и вычесть время, затраченное для набора высоты (для самолетов с поршневыми двигателями) — две минуты за каждую тысячу метров. На коротких участках маршрута время необходимо засекать с точностью до нескольких секунд. В визуальном полете угол сноса определяется по боковому отклонению от линии пути.

На первом участке маршрута для определения угла сноса необходимо использовать приводные радиостанции, на-

земные радиопеленгаторы, а также обзорный радиолокатор. В дальнейшем для контроля пути и уточнения угла сноса после пролета над приводными радиостанциями, имеющимися на контрольных ориентировках, в течение 15—20 минут осуществлять полет от приводной радиостанции, после этого следует настроить радиоконпас на радиостанцию, расположенную впереди, и выполнять активный полет на нее.

Для контроля пути по дальности необходимо выбирать радиостанции и радиопеленгаторы, расположенные к линии пути не менее чем под 45 градусов. Надо всегда помнить, что точность контроля пути по дальности зависит: от расстояния до радиостанции и от ее мощности, от курсового угла (величина его должна составлять в пределах 30—150°, или 210—330°, причем, чем ближе курс

к 90°, тем больше точность).

При полетах в зонах обледенения и осадков настройка радиоконписа и прослушивание позывных производится по рамочной антенне и отклоненной стрелке указателя курсовых углов на 90° от направления на радиостанцию.

В тех случаях, когда стрелка указателя курсовых углов дает неустойчивые показания, надо определить приблизительное направление на пеленгуемую радиостанцию, для этого переключатель ряда работы следует установить в положение «рамка». После этого надо вращать рамку и следить за стрелкой указателя настройки радиоконписа. По мере вращения рамки стрелка указателя настройки будет перемещаться относительно шкалы прибора и занимать некоторое (то правое, то левое) положение. В тот момент, когда стрелка прибора займет крайнее левое положение, надо прекратить вращение рамки. На указателе курсовых углов при этом положении рамки можно прочесть курсовой угол

пеленгуемой радиостанции.

Если вращать рамку на 360°, то можно прочесть два значения курсового угла (отличающихся на 180°), при которых стрелка указателя настройки займет крайнее левое положение. Эта неопределенность устраняется тем, что, как правило, экипаж самолета знает примерное направление на пеленгуемую станцию. В случае обрыва открытой антенны или сильного обледенения этой антенны, указанную неопределенность можно определить путем пеленгации еще одной или двух радиостанций с последующей прокладкой измеренных радиопеленгов на карте. Точка пересечения радиопеленгов покажет место самолетов.

При пеленгации в ночное время, в сумерках желательно использовать радиостанции, работающие на длинных волнах, так как они менее подвержены ночному эффекту.

И. ИГНАТЧЕНКО, флагштурман Уральского управления ГА.

Формула изобретения

ФОРМУЛА кратко и точно выражает сущность изобретения. Вместе с тем, она четко разграничивает «ваше» и «чужое», «новое» и «известное». Почитав формулу, можно узнать цель, которую ставил перед собой новатор, приступая к своим первым опытам.

Каковы же законы, по которым формула строится? Формула изобретения состоит из 3-х частей: Первая — преамбула. Преамбула открывает формулу изобретения и включает в себя его наименование и «ограничительные признаки».

Именно преамбула и характеризует «чужое» и «известное». О «моем» и «новом» речь идет в 3-й заключительной части формулы. Задача этой части — кратко и точно показать жемчужное ядро изобретения. Именно эта часть и несет в себе юридическое содержание авторского свидетельства. Между первой и третьей частями находится 2-я часть, в которой изло-

жена цель изобретения. Первую часть формулы — преамбулу отделяют от второй и третьей частей словом «отличающийся».

Возьмем пример. Допустим, у нас родился замысел сделать ручку для пневмомолотка с улучшенными амортиза-

тов». Для того чтобы наименование изобретения стало преамбулой формулы, необходимо прибавить к наименованию ограничительные признаки: «Ручка виброударных инструментов, содержащая ручку, кронштейны и амортизационное устройство».

УЧИСЬ ИЗОБРЕТАТЬ

ционными свойствами за счет резиновых элементов. Проще всего изобретение назвать: «Ручка пневмомолотка с резиновыми элементами». Это будет неправильно. Напомним, что наименование входит в состав преамбулы. Преамбула же характеризует то, что давно известно. Прежде всего нам надо отыскать то общее, что объединяет наше изобретение с уже известными ручками пневмомолотков. Итак, пусть название нашего изобретения будет таким: «Ручка виброударных инструмен-

Теперь остается написать цель изобретения, его отличительные признаки и формула готова. «Ручка виброударных инструментов, содержащая ручку, кронштейны и амортизационные устройства, отличающаяся тем, что с целью улучшения ее амортизационных свойств и упрощения конструкции устройство выполнено в виде резиновых элементов, расположенных, например, звездообразно внутри кронштейнов ручки и удерживающих подвешенную к ним в центре их пересечения ручку».

Формулируя предмет изобретения, необходимо всегда думать о том, чтобы максимально защитить права изобретателя. Мы могли сформулировать формулу, например, так: «...ручка пневмомолотков» и т. д., но тогда человек, сделавший ручку других подобных виброударных инструментов, так же мог бы претендовать на звание изобретателя. Чтобы этого не случилось, вместо «пневмомолотков» мы пишем «виброударных инструментов», а перед словом «звездообразно» ставим слово «например». Формулируя ограничительные признаки, нужно делать это как можно шире.

Правильное составление формулы изобретения — дело трудное и ответственное.

Э. ПОЛОГИХ, инженер ИАС управления.

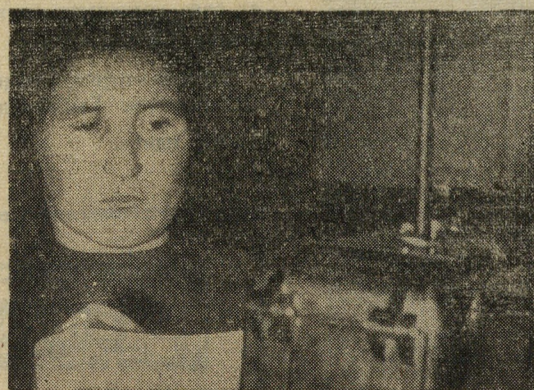
ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«ГДЕ ПОЛУЧИТЬ ИНФОРМАЦИЮ?» — так называлась критическая корреспонденция, опубликованная в «Авиаторе Урала» № 89.

Как сообщил редакции начальник Свердловского аэропорта И. Л. Шмальц, факты, указанные в материале, подтвердились. В настоящее время информатор грузовой автостанции (телефон 6-07) работает с 8.00 до 18.00. В штаты почтово-грузовой службы введена дополнительно рабочая единица. Вместо одной дежурной в смене информационно-справочной службы, сейчас работают две.

К сожалению, улучшить телефонную связь с городом пока не предоставляется возможным, так как нет свободных линий между АТС аэропорта и городом.

О тебе, товарищ, доброе слово



Около двадцати лет трудится в Салехардском аэропорту техник-наблюдатель Мария Ивановна Житнова. В честь 50-летия Великого Октября она соревнуется за почетное право называться ударником коммунистического труда.

Снимок А. Крушинского.

НА СТЕНДЕ — ЛУЧШИЕ

На участке трудоемких регламентов Тюменских ЛЭРМ оборудован фотостенд «Лучшие люди самолетного участка».

На стенде мы видим фотографии авиамеханика А. А. Улыбина, авиа-

техников П. И. Гуцина, В. А. Парфенова, старшего авиатехника ЛЭРМ М. Е. Селева.

Ю. БЕРЕЖНОЙ, наш нештатный корр.

В ТВОРЧЕСКОМ ПОИСКЕ

Рационализаторы Тюменских ЛЭРМ за 1966 год внесли двадцать восемь рационализаторских предложений. Подразделение получило годовую экономию на сумму 5914 рублей. 190 рублей авторы предложений получили в качестве вознаграждения.

Активными рационализаторами в ЛЭРМ являются Г. С. Столяров, А. М. Алерский, В. В. Хохлов, Е. П. Ивкин и другие.

Глеб Сергеевич Столяров за прошедшие два года внес более десяти рационализаторских предложений. На тренажере, где работает Глеб Сергеевич, внедрена светящаяся пристав-

на полосы ТПАН-2 для визуального контроля качества захода на посадку по системе СП-50. Подобное новшество внедрено по примеру тюменцев на тренажерах других подразделений.

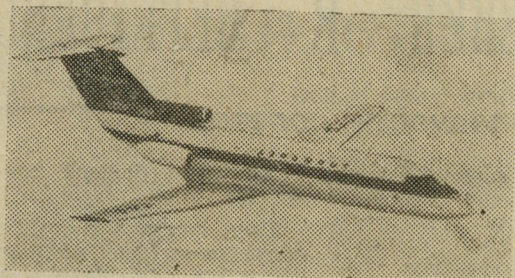
В Тюменском подразделении оборудован стенд «Рационализаторы Тюменских ЛЭРМ». На этом стенде мы видим фотографии лучших. Под фотографией — короткий перечень изобретений каждого. Под письменным

сообщением о том или ином рационализаторе читаешь: рацпредложение дало значительную экономию на производстве.

В Тюменских ЛЭРМ достаточно специалистов, которые смогли бы подсчитать экономиче-

ский эффект каждого новшества. Было бы правильно, если руководители ВОИР ЛЭРМа выпустили для обмена передовым опытом планкрат об одном из самых активных рационализаторов Тюменского подразделения Г. С. Столярове.

Ю. МАЛЬКОВ,
наш нешт. корр.



ЯК-40 В ПОЛЕТЕ

В конструкторском бюро дважды Героя Социалистического Труда генерального конструктора Александра Сергеевича Яковлева создан пассажирский самолет ЯК-40 (на снимке). Для этой новой машины достаточно грунтовой полосы протяженностью 650—700 метров. Длина разбега 24-метрового ЯК-40 300—350 метров.

Скорость самолета 750 километров в час.



Закончив Троицкое авиатехническое училище, Б. И. Шукин работал в Пермском ЛЭРМ. Там его приняли в партию.

Сейчас он работает в Соликамском аэропорту. Борис Иванович Шукин — один из самых молодых молодых начальников аэропортов в нашем управлении.

На снимке: начальник аэропорта Соликамск Б. И. ШУКИН.

Фото В. Гурина.

Так поступают комсомольцы

Человек будет жить

Беда пришла неожиданно. Молодой инженер-синоптик Кольцовского аэропорта Мария Боднер попала в больницу. На следующий день врачи позвонили на службу АМСГ, что срочно нужна для больной кровь.

Комсомолки Маргарита Болотова, Людмила Ляшек, Алла Политова и Галина Поспелова сразу же после окончания ночной смены пошли в больницу и сдали необходимое количество крови для своего товарища по работе.

Человек будет жить.

Ю. АБАКУМОВ,
секретарь комитета комсомола первого Свердловского подразделения.

До встречи в Москве

15 октября 1967 года исполняется 30 лет со дня окончания обучения и присвоения квалификации пилот гражданской авиации выпускникам 3-й эскадрильи бывшей Тамбовской школы ГВФ.

Эта дата для выпускников является знаменательной в связи с пятидесятилетием Великой Октябрьской социалистической революции. 15 октября 1967 года в г. Москве организуется встреча выпускников 3-й эскадрильи.

Инициативная группа приглашает на встречу бывших выпускников Тамбовской авиашколы, работающих в настоящее время в подразделениях управления или находящихся в настоящее

время на пенсии, а также инструкторский, преподавательский и командно-лётный состав.

Наш адрес: г. Москва, А-167, Ленинградский проспект, д. 37а, УУЗ МГА.

ПОБЕДИЛИ РЕМОНТНИКИ

В зачет зимней спартакиады, начиная с 19 марта, в первом Свердловском подразделении проводились соревнования по настольному теннису.

Участниками первенства были сборные



команды БАУ, летного коллектива, отдела перевозок. ЛЭРМ выставили две команды. Еще до последнего, пятого тура выявился победитель — команда ЛЭРМ-2. Второе и третье место заня-

ли соответственно работники отдела перевозок и связисты.

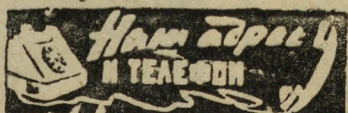
В личном первенстве лучшими были В. Салтыков, А. Мазунин и А. Белов.

А. ЮРЬЕВ.

КАЧЕСТВЕННО выполняет регламентные работы вертолетов авиамеханик Сургутского подразделения Эдуард Серов. Он постоянно совершенствует свое мастерство, активно участвует в общественной жизни ЛЭРМа.

Эдуард — перворазрядник по шахматам. В состязаниях шахматистов Ханты-Мансийского округа он завоевал второе место.

Снимок А. Крушинского.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.
НС 30254 Заказ № 2399
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,
Свердловск, пр. Ленина, 49.

Отдельный лыжный батальон разведчиков сформировали. Аркадия Громова сначала направили в другую часть, а затем в школу младших полковых командиров.

И снова бои, снова военные дороги на запад.

В один из августовских дней 43-го года сержант Громов получает четыре ранения.

Госпиталь. Демобилизация в тыл.

Сначала работает начальником грузового склада Кольцовского аэропорта, позже — инспектором по претензиям. Теперь Аркадий Иванович начальник почтово-грузовой службы.

Петр Абросимов живет и работает в Подмосковье.

Встреча произошла случайно, но для друзей она была дорогим, большим событием.

Ф. ФАХРУТДИНОВА.

Дом подожгли, забросали гранатами и, решив, что русские солдаты уничтожены, немцы ушли на ночлег.

Но гитлеровцы убили лишь одного из троих сол-

ВСТРЕЧА

РАССКАЗ-БЫЛЬ

Ночью, врасплох, немцы были уничтожены. Батальон расположился на отдых.

Утром неожиданно появилась колонна немецких автомашин с солдатами. Завязался неравный бой.

Утром неожиданно появилась колонна немецких автомашин с солдатами. Завязался неравный бой.

Нашим пришлось отступить.

Тяжелораненому Петру Абросимову срочно нужно было сделать перевязку. На улице мешал холод.

Аркадий Громов с солдатом внесли раненого в дом. Немцы заметили и открыли огонь. Затем окружили и приказали выйти и сдать-

ся. В ответ засвистели пули.

Аркадий с товарищем на плечах шел к линии фронта.

Отдохнул только после того, как раненого отправили в наш медсанбат.

Под утро Аркадий через окно, выходящее на огороды, вынес раненого Абросимова и пополз через чистое поле в сторону леса.

Позади опасные 200—300 метров. Лес встретил глубоким снегом. Выбываясь из последних сил, часто теряя сознание, Аркадий с товарищем на плечах шел к линии фронта.

Отдохнул только после того, как раненого отправили в наш медсанбат.

Вниманию ветеранов

Комиссия по написанию истории Читинского подразделения гражданской авиации обращается с призывом ко всем авиарботникам, ранее служившим в аэропорту Чита и в аэропортах Читинской области, прислать свои воспоминания, документы, фотографии, отражающие историю создания и развития гражданской авиации в Забайкалье.

Присланные материалы после использования будут возвращены владельцам.

Знающих о месте жительства и работы ветеранов авиации Забайкалья просят сообщить данные в адрес комиссии.

Адрес комиссии: Чита-18, Аэропорт, председателю комиссии МОСЕЕВУ ЮРИЮ АНАТОЛЬЕВИЧУ.

