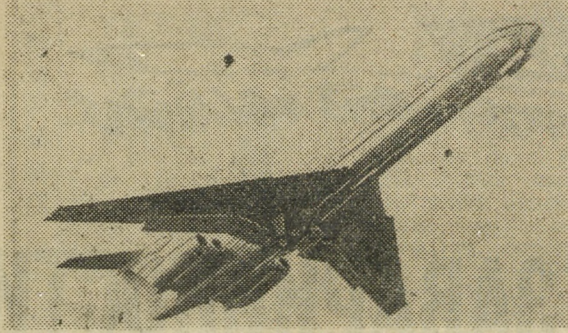


КОНТРОЛЬНЫЙ
ВЗВЕШЕН



Крылатая семья реактивных самолетов Аэрофлота пополнилась еще одной замечательной машиной советского конструктора Ильюшина. На снимке вы видите гигантский лайнер ИЛ-62, который вскоре выйдет на голубые трассы нашей Родины.

СОЗДАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ КОММУНИЗМА НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ НАУКИ И ТЕХНИКИ, МЕХАНИЗАЦИИ И АВТОМАТИЗАЦИИ, НЕПРЕРЫВНОГО РОСТА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА — ГЛАВНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА.
(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»).

Авиатор УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 42 (1629) СУББОТА, 12 АВГУСТА 1967 г. Год издания XXVI

НАВСТРЕЧУ 50 летию Великого Октября

СЛОВО КРЕПИТЬ ДЕЛАМИ

Каждый день приближает нас к юбилею. Свояет шаг по Октябрю коллектив ремпредприятия, которым руководит Н. Н. Китин. План шести месяцев успешно выполнен. Производительность труда за полугодие составила 105,5 процента. План по валовой продукции выполнен на 102,5 и по товарной на 103,9 процента.

Среди рабочих ширится соревнование в честь 50-летия Советской власти. Сорока двум работникам присвоено звание ударника коммунистического труда, среди них токарь П. М. Битюгин, дефектовщик М. Ф. Богданов, слесарь-сборщик В. М. Мурзин. Семь бригад борются за право носить это почетное звание. Особенно спорятся дела у коллектива коммунистического труда второго цеха, он идет впереди соревнующихся.

За полугодие рабочие добились снижения себестоимости продукции, что принесло предприятию экономии 45 тысяч рублей. В этом есть весомая доля рационализаторов и изобретателей ремпредприятия. Несколько предложений внедрено в производство у слесаря И. И. Снегирева и механика И. С. Клемай.

В соревновании за II квартал среди работников строительно-монтажных управлений и ремонтных предприятий коллектив занял первое место (в прошлом номере газеты была допущена опечатка). Отряды экономические показатели и за июль. Так, выпуск валовой продукции составил 102,1 процента, выработка на одного рабочего 104,1 процента.

ХИМИЯ, АВИАЦИЯ, УРОЖАЙ Вернулись из Узбекистана

На днях сводный летный коллектив авиаторов спецприменения Уральского управления вернулся из Узбекистана.

Работая в Сыр-Дарьинской области Узбекской ССР, крылатые химики вели борьбу с паутинным клещом и тлей на хлопковых плантациях совхозов Кировского района.

Уральскими летчиками обработано с воздуха 21 тыс. гектаров площадей с общим налетом 430 часов. Тем самым плановое задание значительно перевыполнено.

Лучшими признаны экипажи, где командирами И. М. Барбанов (Киров), О. С. Комаров (Ижевск), Г. Ф. Казанцев (Пермь).

В сентябре в небе Узбекистана вновь появятся летчики Урала. Они будут проводить дефолиацию хлопка.

В. ДЕМЕНЕВ,
инженер
по спецприменению
УрУ ГА.

13 АВГУСТА — День строителя, праздник многочисленного отряда советских тружеников, труд которых преобразует и украшает землю. У нас нет такого города, поселка, где бы не возвышались леса новостроек, не создавались предприятия, жилые дома, клубы, школы.

В аэропорту Кольцово трудится коллектив строительно-монтажного управления № 8. Многие построено здесь руками его рабочих: два пассажирских павильона (сейчас создается третий),

ЧЕТЫРЕ тысячи пассажиров ежедневно покидают Кольцовский аэропорт. В 50 городов страны доставляют их воздушные корабли. Тесен стал аэровокзал, труднее в нем справляться с возросшим объемом перевозок. Поэтому и ждут авиаторы того дня, когда примет под свои своды путешественников небесных дорог новое пассажирское здание.

Он уже сбросил с себя часть опутавших его, словно гигантская сеть, лесов и приковывает взгляд приезжающих белозной фасада, стеклянным простором витражей.

Солнце заливает второй этаж здания, высвечивает причудливые узоры мозаичного пола, светлыми бликами вспыхивает на потолке. В зале ожидания работы почти закончены, осталось нанести последние штрихи; все внимание строителей сосредоточено на первом этаже. Вспугивает тишину резкий звук шлифовального станка. Белое облако пыли обволакивает стены, припорошивает одежду облицовщиков. Работы у них много. Им предстоит уложить около 700 квадратных метров гранитных плит.

Раньше в СМУ-8 такие работы не производились. Со строительством аэровокзала возникла потребность в рабочих-облицовщиках. Чтобы одеть в мрамор и гранит колонны и пол павильона, руководству пришлось пригласить опытных, известных в городе мастеров. К ним в бригаду вошли три лучших каменщика СМУ-8. Месяца через два они уже получили «добро» от старых мастеров.

В черные провалы зияющего пола ровными рядами ложатся серые плиты гранита. Облицовщики за день укладывают его 10—12 кв. метров.

Не приступали к отделочным работам маляры, плотники.

— Полы сдерживают нас, — говорят строители. — Пыль в здании вон какая стоит, весь труд пропадет даром. Но за нами дело не станет, управились бы облицовщики, — гранит их подводит.

Нужда в гранитных плитах становится все ощутимее. Каменный карьер поставляет их в три-четыре раза меньше, чем необходимо строителям, поэтому пришлось распустить бригаду облицовщиков. И сейчас всю работу выполняет звено Н. Корниенко, которое могло бы закончить кладку гранита месяца за два, если бы все материалы были под рукой.

Посмотреть свои будущие владения наведываются работники отдела перевозок, часто приходят специалисты с других строек города. Так, инженеров-строителей «Космоса» и гостиный «Свердловок» привлекает применяемый впервые в городе метод остекления пассажирского здания, предложенный строителям СМУ-8 ленинградцами. Его успешно освоила бригада Дмитрия Григорьева.

Вызывает также интерес и подвесная монтажная площадка на тросах, над изобретением которой потрудились механики управления. С нее слесарям легче монтировать подвесной потолок из перфорированных плиток. Доставляют плитку и производят ее обортовку два свердловских завода. Причем, обортовка и установка каждой плитки обходится строителям в 1,75 рубля. Бригада слесарей Р. Климова предложила операции обортовки производить самим, не прибегая к помощи завода. Это дало 8 тысяч рублей экономии. В пассажирском павильоне строители должны закон-

Не снижая темпов

В первом полугодии юбилейного года хорошо потрудились уральские авиаторы. Как известно, план шести месяцев выполнен досрочно, к 20 июня. Дважды во всесоюзном соревновании по Аэрофлоту наше управление заняло мало призовые места. За второй квартал уральцам присуждено второе место.

Не снизили темпов трудового ритма авиарботники в третьем квартале. Июльский план ими выполнен по всем основным экономическим показателям: участковый тонно-километраж — на 105,3 процента, пассажирооборот — на 104 и приведенные часы — на 105,5 процента. Отправлено 5351,4 тонны груза, на 35 тонн больше плана перевезено почты. За это время уральские авиаторы перевезли 336950 воздушных путешественников.

Завтра — День строителя

Украшающие землю

читать работы в третьем квартале и передать ключи от аэровокзала его новым хозяевам — авиаторам.

На пресс-конференции на вопрос журналистов, каковы перспективы развития автоматической посадки в уральских аэропортах, заместитель начальника управления по летной службе П. Н. Банных ответил, что уже в сентябре два подразделения будут оснащены оборудованием систем автоматического управления захода на посадку.

Это имеет самое прямое отношение к рабочим СМУ-8. В середине августа они должны подготовить помещения для монтажа оборудования автоматической посадки. Участком этих работ руководит один из лучших мастеров управления Антонина Ильинична Головотюк.

Третий квартал у нас самый напряженный, — рассказывает начальник СМУ-8 М. И. Созинов. — Нужно освоить 440 тыс. рублей, это в 3,5 раза больше, чем в первом квартале. О том, насколько успешно справляются строители с обязательствами, красноречивее всяких слов говорят цифры. План семи месяцев управления перевыполнило. Во всесоюзном соревновании по Аэрофлоту среди строительно-монтажных управлений наше предприятие заняло второе место. Присуждение призовых мест идет у нас по возрастающей линии, за зимний период — третье, сейчас — второе, очередь за первым. Коллектив стремится к тому, чтобы памятное знамя, учрежденное министерством в честь 50-летия Октября, получило прописку в Свердловске.

Сдать объекты юбилейного года в срок — этой мыслью живут люди, профессия которых украшать землю, менять облик городов и поселков.

Фотоинформация

ПРЕЗИДИУМ теркома, командование и политотдел УрУ ГА по итогам соцсоревнования за второй квартал нынешнего года присудили первые места с вручением переходящего Красного знамени и Почетных грамот Пермскому аэропорту (начальник С. Е. Чернов, председатель месткома А. С. Лавриненко) и коллективу ЛЭРМ этого же подразделения (начальник И. Е. Машкинский, председатель цехкома М. Д. Тарасов).

НА СНИМКЕ: вручение переходящего Красного знамени и Почетных грамот пермским авиарботникам.

Снимок А. Крушинского.



Сдать объекты юбилейного года в срок — этой мыслью живут люди, профессия которых украшать землю, менять облик городов и поселков.

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ЛЕТАТЬ НАДЕЖНО, ОЧЕНЬ ВАЖНО ЗНАТЬ, КАК УПРАВЛЯТЬ САМОЛЕТОМ, НО ЕЩЕ ВАЖНЕЕ ЗНАТЬ, КАК УПРАВЛЯТЬ САМИМ СОБОЙ. МОИ УСПЕХИ В АВИАЦИИ ЧАСТО ОБЪЯСНЯЮТ ОТЛИЧНЫМ ЗНАНИЕМ ТЕХНИКИ. ЭТО ВЕРНО, НО НА ОДИН ПРОЦЕНТ, А ОСТАЛЬНЫЕ 99 ПРОЦЕНТОВ ОТНОСЯТСЯ К УМЕНИЮ ПОЗНАТЬ, ИЗУЧИТЬ СЕБЯ И УМЕНИЮ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ СЕБЯ.

М. М. ГРОМОВ, Герой Советского Союза.



ОРГАНИЗОВАННОСТЬ — ГАРАНТИЯ БЕЗАВАРИЙНОСТИ

8—9 августа в УрУ ГА был проведен методический семинар командиров летных подразделений, штурманов, секретарей парторганизаций по подготовке к осенне-зимней навигации 1967/68 г.

Открыл совещание зам. начальника управления по летной службе П. Н. Банных. С докладом выступили старший инспектор

управления по безопасности полетов В. И. Азовцев, нач. ЛПО Н. П. Семин, начальник политотдела В. И. Большаков, старший пилот-инспектор ЛПО М. Г. Никифоров, старший инженер-экономист Л. Д. Большакова, командиры летных коллективов В. А. Курбатов, В. Н. Роцин, Л. А. Панченко, П. С. Васильев. В прениях с замечаниями и предложениями

ми по вопросам безопасности и лучшей подготовки к осенне-зимней навигации выступили зам. главного инженера управления С. И. Зайдинс, командиры А. Смирнов, А. Нечаев, Н. Шевкин, флаг-штурман ЛПО И. Т. Игнатченко и другие.

На этой странице мы предлагаем вашему вниманию несколько выступлений с семинара.

НЕДОСТАТКАМ — БОЙ!

За семь месяцев юбилейного года в подразделениях нашего управления проделана большая работа по выполнению государственного плана, улучшению организации полетов и воспитанию личного состава, в результате чего значительно улучшилась безопасность полетов по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Факты летной практики позволяют сделать вывод, что основная масса ЛПС хорошо подготовлена, дисциплинирована.

Как правило, во всех случаях возникновения сложной ситуации в полете личный состав подразделений действует грамотно, решительно.

Особенно следует отметить экипажи, где командирами кораблей А. А. Данилов, Ф. Т. Ломов, А. П. Жигулин, С. Ф. Барсуков, Н. М. Наливайко, А. Ф. Куликов и другие. Эти авиаторы сумели успешно завершить рейсы в сложных условиях, возникших в результате отказа материальной части в полете.

Однако у нас еще сравнительно большое число предпосылок к летным происшествиям и поломкам самолетов по вине личного состава. Анализ показывает, что все они совершены

только по причине нарушения руководящих документов или дисциплины. В таких случаях материальная часть самолета, как правило, работала безукоризненно.

Поэтому командованию подразделений необходимо сделать вывод относительно повышения требований НПП, приказов и распоряжений. Строго следить за тем, чтобы не допускать повторных нарушений.

Именно по этим причинам во втором Свердловском подразделении совершил самовольный вылет за рыбой и произвел поломку винта и шасси пилот

Н. С. Ладейщиков. Безрасудный полет бывшего командира самолета АН-2 Курганского коллектива Г. Н. Кошелева до полной выработки топлива также мог привести к плачевным последствиям. Нарушил дисциплину безопасности полета командир корабля АН-12 Кольцовского аэропорта Б. М. Горюков, который принял на борт неоформленных и выше нормы 700 килограммов груза и пассажиров.

Есть у нас еще и любители выпить накануне вылета. Так, в июле бортмеханик Кировского авиаколлектива Кадесников сумел пройти предполетный мед-

осмотр, но был отстранен от вылета командиром летного подразделения. В том же месяце был отстранен от вылета медицинским контролем бортмеханик Кольцовского аэропорта Кривошеков.

Эти факты ставят перед руководителями авиаколлективов задачу еще тщательнее подбирать кандидатов на должность командира корабля, развертывать непримиримую борьбу с нарушителями летной дисциплины, улучшать воспитательную работу, ставить как пример добросовестное отношение личного состава к выполнению любого задания.

В. АЗОВЦЕВ,
старший инспектор
по безопасности
полетов УрУ ГА.

Не каждый хороший, даже отличный летчик, может стать командиром или инструктором.

В. И. Ленин указывал: «...Чтобы управлять, нужно быть компетентным, нужно полностью и до точности знать все условия производства, нужно знать технику этого производства на ее современной высоте, нужно иметь известное научное образование».

В конечном итоге безопасность полетов зависит от того, какой в подразделении командный состав. Если в отряде командный состав работает с полной отдачей сил, с душой и желанием, то это подразделение работает без летных происшествий по вине личного состава.

В. КУРБАТОВ,
заместитель
командира
Челябинского
летного подразделения.

ОПОРА — СОВЕТ КОМАНДИРОВ

Наш летный коллектив полностью спецпримененческий. Экипажи работают и на севере Тюменщины, и на АХР, вот почему командование часто находится вне базы. Организовать учебу с полным охватом летного состава трудно. Поэтому одним из средств борьбы по укреплению летной дисциплины, направленной на строжайшее соблюдение правил безопасности полетов, у нас является совет командиров.

А. НЕЧАЕВ,
командир
Курганского
летного
подразделения.

Необходим НОЧНОЙ РЕЙС

Вопросы организации летной работы и дисциплины в нашей работе являются основными, т. к. летное подразделение есть составная часть авиаподразделения.

Возьмем выполнение производственного плана. Если он не выполняется, то летному коллективу дается указание увеличить нормы налета — как месячные, так и дневные.

Однако этого делать никто не имеет права, о чем свидетельствует новый приказ № 40—67 г.

У нас уже разработаны планы тренировок, план подготовки к осенне-зимней навигации. Встречаются большие трудности в тренировке экипажей на ЛИ-2, нет ночного рейса. В этом нам необходимо содействие со стороны командования управления.

А. СМИРНОВ,
командир летного
коллектива
Кировского
подразделения.

СРЕДСТВО повышения безопасности полетов — это тщательная подготовка летного состава к полетам в сложных метеословиях. Изучение причин предпосылок к летным происшествиям с ЛПС, разбор ошибок является большой школой для ЛПС, а также воспитывает у них высокое сознание, дисциплину, исполнительность.

Безопасный исход полета зависит главным образом от самого экипажа, от его слаженной работы, от разумного решения, принятого командиром корабля.

Анализируя ошибки, возникающие при полетах в сложных метеословиях, можно сказать, что все их можно устранить при правильной постановке обучения и воспитания.

К обучению полетов в сложных условиях нужно переходить постепенно, начиная с незначительных элементов. Пилот,

летающий все время только при хорошей погоде, попадая впервые в

работают в отрыве от базы на авиационных работах, а также регулярная про-

жалобы и акты. Ясно, что пилот работал с нарушениями, а командир

звена еще больше способствовал этим нарушениям своим молчанием.

Контроля над собой требуют не только молодые пилоты, но и опытные. Не потому, что командный состав не должен доверять опытным пилотам, а потому, что пилоты, чувствуя над собой контроль, становятся собранные, пунктуальнее, и ошибки, с которыми они сживаются, вызывают к ним, при помощи командного состава быстрее выявляются и устраняются.

В. КУРБАТОВ, заместитель командира Челябинского летного подразделения.

КОМАНДИР КАК ВОСПИТАТЕЛЬ

условия ухудшенной видимости, уже ощущает затруднение.

Умение принять правильное решение на вылет также относится к категории условий, обеспечивающих безопасность полетов. Говорят так: «Умение летать в широком смысле слова — это, в конце концов, умение определить, когда нельзя летать».

Большое значение в деле обеспечения безопасности полетов имеет систематический контроль работы экипажей, особенно тех, которые

верка их техники пилотирования.

Командир самолета АН-2 Шардаков считался в подразделении дисциплинированным, даже хотели назначить его командиром звена. Послал Шардакова на авиационные работы в совхоз. Поработал он там некоторое время, приехал к Шардакову командир звена. Проверил работу, никаких замечаний не сделал и уехал. Заключил Шардаков работу, прибыл на базу, а ему вслед посыпались

Закончив организационные вопросы, командир проводит предполетную подготовку также по согласованной методике в зависимости от выполняемого вида работ.

Контроль за работой экипажа осуществляется как в воздухе — точным выполнением экипажем нормативов техники пилотирования, так и с земли, непосредственно на рабочем участке. Все перелеты экипажа с одной точки на другую в нашем подразделении производится с лицом командного состава на борту, независимо от того, работал экипаж на этой точке или нет. Я считаю, что это правильно, так как нарушения происходят на точке тогда, когда экипаж заканчивает работу, ослабляет свое внимание и допускает вольности, а это приводит к нежелательным последствиям.

Для контроля за работой экипажей, составляется график проверки

оперативных точек, который необходимо выполнять, устранять, отмеченные недостатки и делать соответствующую запись в журнале замечаний, который есть на каждой оперативной точке.

Постоянный командирский контроль за экипажами, работающими вне базы, позволяет строго соблюдать условия безопасности полета. А это залог наших производственных успехов.

В. РОЦИН,
командир летного
коллектива второго
Свердловского
подразделения.

Нужен постоянный контроль

Вопрос контроля, подготовки и послеполетных работ с экипажами, работающими в отрыве от базы, имеет первостепенное значение и от того, как мы организуем эту работу, целиком и полностью будет зависеть безопасность полетов.

Если сделать анализ состояния безопасности полетов, то в основном все летные происшествия, предпосылки к ним, а также нарушения дисциплины происходят в авиации специального применения на оперативных точках. Поэтому необходимо построить работу

по контролю экипажей так, чтобы исключить случаи нарушения нашими пилотами уставных правил летной работы на оперативных точках.

Всю работу по контролю необходимо начинать с отбора пилотов, экипажей для работы в отрыве от базы, посылать пилотов для этой работы с высокими моральными качествами.

Перед вылетом на точку произвести тщательный осмотр и прием самолета или вертолета от ЛЭРМ, если есть необходимость, провести облет в воздухе для проверки специальной аппаратуры.

НА ОШИБКАХ УЧАТСЯ

Борьба за качество работ — главная задача отдела технического контроля. Мы, работники ОТК, всегда заинтересованы в том, чтобы ошибки или нарушения одного специалиста не стали «по наследству» достоянием другого. Систематические разборки не всегда дают желаемый результат в этом направлении. Как сделать борьбу за качество всеобщей?

В 1960 году в ЛЭРМ 1-го Свердловского подразделения появился первый сигнальный листок — новая гласная форма работы ОТК. Сигнальный листок не был призван заменить технический бюллетень. Главное его достоинство — оперативность. О дефекте, серьезном нарушении или задержке самолета весь технический состав узнает почти одновременно с ОТК.

Теперь о главном: добиваемся ли мы желаемого эффекта — действенности?

В июне при замере расхода топлива техник по приборам Щепилин не выдерживал точно время замера. К сожалению, не он один «грешил», выполняя эту операцию. Очередной сигнальный листок объяснял, что время замера должно быть в пределах 60 ± 2 секунды и браться с точностью до 0,1 секунды. Перед началом замера двигатель должен проработать на данном режиме не меньше трех минут. По прилету самолета замер удельного веса топлива производится по требованию экипажа.

Характерно, что после выпуска сигнального листка и наказания виновных подобных нарушений не наблюдается.

Наш отдел должен не только подмечать недостатки, но и предупреждать их появление на свет. Золотое правило «на ошибках учатся» для работников ЛЭРМ звучит так: «На ошибках других учись сам».

4 июля при загрузке самолета ИЛ-18 № 75724 был поломан кронштейн подвески люка багажника. Ввиду замены кронштейна вылет самолета был задержан на один час двадцать пять минут. Поломка произошла вследствие резкого опускания люка при закрытом замке. Разобравшись в происшедшем, вину по задержке отнесли не к бригаде технического обслуживания, а к службе перевозок — кронштейн поломали грузчики. Поэтому сигнальный листок обращал внимание ИТС на необходимость тщательной дефектации кронштейнов по техническому обслуживанию самолетов ИЛ-18.

Выпуск сигнальных листков осуществляют старший инженер ОТК Ф. М. Евдокимов, инженер ОТК Н. Т. Береснев и старший инженер по снабжению В. К. Пугаченко.

У нашего отдела тесные связи с ТКБ и планово-диспетчерским отделом. Все наиболее важные вопросы, связанные с эксплуатацией самолетов и двигателей, мы обсуждаем совместно с работниками технико-конструкторского бюро. Они

помогают нам составлять эскизы ремонта, делать расчеты расхода топлива.

Хочется особо сказать о молодых инженерах, которые пришли работать к нам в последние годы. Это знающие, грамотные специалисты — достойное пополнение старым кадровым работникам Аэрофлота, таким как инженеры отдела технического контроля А. А. Брусицкий, Е. А. Подкорытов и др.

По-моему, кроме образования и знания своего дела, работник ОТК должен иметь авторитет опытного работника. Основа добросовестного контроля — авторитет контролирующего. Как раз этого и не хватает подчас молодым специалистам. Видимо, существует прямая необходимость брать на работу в ОТК людей, у которых за плечами и знания, и производственный опыт. Это пойдет на пользу общему делу.

Д. ТРОФИМОВ,
начальник отдела
технического контроля
ЛЭРМ 1-го Свердловского
подразделения.



ПОМОЩНИКИ ХЛЕБОРОБОВ

Приближается страдная пора у земледельцев колхозов и совхозов Урала. На бескрайних полях вырос богатый урожай, который необходимо своевременно и без потерь собрать и засыпать в закрома.

В эти дни труженики полей с благодарностью вспоминают своих верных помощников-авиаторов. Это они с помощью своей крылатой техники ведут борьбу с вредителями сельскохозяйственных растений, сорняками, производят подкормку зерновых.

Особенно хорошо трудятся в этом году летчики авиации спецприменения Челябинска. К первому августа они первыми в управлении отработали о досрочном выполнении производственного плана 1967 года. Крылатые химики Челябинского подразделения обработали с воздуха более 130 тысяч гектаров сельскохозяйственных угодий.

Спорятся дела и у авиаторов Магнитогорска. При плане обработки 170 тысяч гектаров они уже сегодня имеют на своем «боевом счету» 167 тысяч гектаров.

ВЫШЕЛ в свет августовский номер журнала. Передовая статья «Вехи всемирных побед» посвящена важному событию в жизни народа — опубликованию Тезисов Центрального Комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции». В важнейшем политическом документе нашего времени, утвержденном на июньском Пленуме ЦК КПСС, правдиво и убедительно повествуется о наших победах, о героическом прошлом и настоящем.

Большое место журнал отводит авиаторам, несущим трудовую вахту на восточных рубежах Родины. «ДВК — край авиационный» — рубрика, объединяющая материалы с 4 по 13 страницы, в которых рассказывается о неповторимых буднях дальневосточников, об истории полетов по трассам края на самых различных самолетах: от ПО-2, П-5, АНТ-9, К-5, «Сталь-2», «Сталь-3» до

ТУ-104, АН-10, АН-12, ИЛ-18, ТУ-114, АН-24.

В Советском Союзе и далеко за его рубежами большой популярностью пользуются газотурбинные самолеты ИЛ-18. Анализ их эксплуатации подсказал необходимость дальнейшего совершенствования основ-



№ 8

ных характеристик корабля, в частности проведения работ по увеличению беспосадочной дальности полетов. Именно об этом рассказывает на страницах журнала заместитель генерального конструктора Я. А. Кутепов в статье «ИЛ-18Д (дальний)».

В номере публикуются материалы «Там, где шли бои» и

«Шаги жизни» — об авиаторах двух поколений: пилоте Анатолии Кирилловиче Кравченко и начальнике летно-испытательной станции Станиславе Антоновиче Табаровском.

Под рубрикой «Мастера летного дела — молодым!» слово предоставляется заслуженному пилоту СССР И. И. Мищенко, человеку, обучившему сотни пилотов. Автор перефразировал известную старую поговорку, которая стала созвучна времени: «Береги смолу технику пилотирования». Это значит — с первого дня своей летной работы, независимо от должностного ранга, которого ты достиг, трудись так, чтобы иметь право сказать: «Все в норме!» — вот призыв опытного авиатора к крылатой молодежи.

В номере много познавательных материалов о людях и авиационной технике, зарубежных новинках. Журнал иллюстрирован схемами, рисунками, фотографиями.



Три года трудится в службе перевозок Челябинского аэропорта Клара Пантелейчук. Она активная общественница, ударник коммунистического труда.

Снимок А. Крушинского.

Трибуна передового опыта

МЫ часто слышим, как, давая оценку тому или иному летчику, говорят: «У него свой почерк». Под этим подразумевают умение пилота правильно произвести взлет, посадку и другие элементы полета, которые как нельзя лучше характеризуют стиль работы летчика, точность его расчетов, глазомер и уровень специальных знаний.

А существует ли свой почерк у радистов? Или в наше время, с его высоким развитием радиосредств, все радисты работают одинаково? Я уверен, что своя, индивидуальная манера присутствия каждого специалиста, в том числе и радисту.

В Свердловском подразделении радистом самолета ИЛ-18 работает Иван Федорович Базай. За его плечами война, хорошая жизненная школа.

Те, кто работал в послевоенные годы в Аэрофлоте, знают, что представляла тогда собой транспортная авиация. В распоряжении авиаторов была далекая от совершенства техника, трассы, по которым летал с товарищами радист И. Ф. Базай, были оснащены редкой сетью приводных радиостанций.

Именно в те годы Иван Федорович Базай взял для себя за правило везде и во всем экономить драгоценное время. А потому он учился быть до предела ла-

коничным корреспондентом, тренировал себя в молниеносном составлении телеграмм из многочисленных точек и тире. Вскоре на голубые трассы нашей Родины вышел ИЛ-18, представляющий собой самый современный технический комплекс от-

правильные решения можно почерпнуть из специальной литературы, иногда к ним приходишь в результате размышления, сопоставления различных вариантов.

Именно так было в первое время, когда часто расогласовывалась шкала АРК-5 с приемником. Мно-

что он ни разу не отвлек своих и без того занятых товарищей. Осуществляемая им дальняя радиосвязь всегда функционирует нормально. Что в этом случае помогает ему? Прежде всего натренированный слух, точность настройки и колоссальный опыт.

— Но я не слышал.
— Я слышал: 75738, занимайте 8500.

Заняли положенный эшелон. И сразу же из Куйбышева запросили: «Вы заняли 8500?» В ответ на утвердительное «да» невидимый абонент продолжил:

— Молодцы, прекрасно слушаете команды.

Хотя в данном случае И. Ф. Базай и не мог подтвердить получение команды, действия экипажа были совершенно правильными. Идущий сзади скоростной борт был своевременно поднят на высший эшелон (у него отказал радиолокатор). Свердловский экипаж вовремя освободил эшелон, занимаемый им, упростив тем самым условия для полета товарищам и обеспечив безопасность.

Подобного рода примеров в летной биографии Ивана Федоровича Базая много. Скромный, тактичный, эрудированный — таким его знают пилоты в воздухе. Таким же он остается на земле. Цельность характера, постоянная целеустремленность, твердая воля в сочетании с профессиональным талантом как раз и определяют творческий почерк радиста Базая во всей его работе.

И. ПУНЕЕВ,
штурман Свердловского подразделения.

ЧЕЛОВЕК

воспитывается в

ТРУДЕ

чественного самолетостроения. Ясно, что здесь ограничиться длинноволевым диапазоном было уже нельзя. Тем, кому пришлось осваивать самолет-гигант, необходимо было иметь представление и о радиолокации, и о принципах запроса и ответа, и о втором эффекте Доплера. Обо всех этих тонкостях Иван Федорович слышал ранее, однако вплотную изучением иллюзионской машины ему пришлось заняться позднее, в школе высшей летной подготовки. О том, как он учился в кузнице подготовки кадров, лучше всего свидетельствует диплом с отличием, с которым он вернулся в родное подразделение.

В летной практике невозможно обойтись без вопросов, на которые ответ находишь не сразу. Многие

где радисты, исходя из наличия дистанционного управления приемником, предполагали, что причиной этому настройка без включения питания АРК-5. И. Ф. Базай, мысленно проанализировав работу электродистанционного управления, отверг это предположение.

В настоящее время радист, как правило, работает на дальней связи. При этом часто бывает такое положение, когда на одной частоте работает несколько самолетов. Особенно осложняется обстановка в период так называемого «непрохождения». Некоторые бортрадисты в таких случаях прибегают к помощи других экипажей или к наземным радиостанциям пролетаемых аэропортов.

К чести Ивана Федоровича необходимо отметить,

Приведу такой пример. Однажды экипаж, в составе которого находился И. Ф. Базай, выполнял ночной рейс в Минеральные Воды. В районе Куйбышева — Саратова наблюдалось кучево-дождевая облачность, мощные очаги проз. В районе АДС Куйбышева находилось в это время много самолетов и, естественно, в данных условиях они подерживали с аэропортом непрерывную радиосвязь, которая то и дело прерывалась треском грозных разрядов.

Иван Федорович все это время напряженно слушал. Внезапно, повернувшись к командиру, он спокойно проговорил:

— Командир, занимайте 8500.

— Кто приказал?
— Куйбышев.

Сегодня Всесоюзный день физкультурника



ПЕРЕД КИЕВСКОЙ ПРЕМЬЕРОЙ

ЗИН. С результатом 24,6 он занял третье место среди участников соревнований.

Незаурядную технику продемонстрировал в прыжках в длину И. ГУСЕВ. Показав 6 м 12 см, он заслуженно завоевал первое место.

...Соревнования закончились, спущен с флагштока красно-белый спартаковский флаг, который два дня реял над большой спортивной ареной Центрального стадиона. Однако спортсменам-авиаторам некогда почитать на лаврах. Первенство областного совета «Спартак» явилось по существу лишь генеральной репетицией к главной спортивной премьере сезона — летней спартакиаде Аэрофлота.

Впереди у легкоатлетов — Киев. Именно там состоится боевой смотр спортивных сил управлений.

В. СМЕТАНКИН.

диска лучший результат у Н. Васильевой.

По традиции исключительно сильно выступила на гравежной дорожке представительница Кольцовского аэропорта Н. ГИМАТОВА. Она единственная из спортсменок авиаторов, кто был удостоен высокого титула чемпиона областного совета ДСО «Спартак».

Среди мужчин хорошее время на спринтерских дистанциях показал В. ДИЗДЕРЕВ. Когда он финишировал на стометровке, стрелки судейских секундомеров показывали 11,9 сек. Это время позволило ему стать вторым призером первенства.

На дистанции 200 метров В. Диздереv выступил несколько слабее. Лучше других наших спортсменов в этом виде спорта выглядел Анатолий РО-

На днях в Свердловске проходили соревнования легкоатлетов, представителей обкомов профсоюза области. В числе тех, кто боролся за высокие титулы чемпионов, были представители Уральского теркома авиарботников. Сегодня мы можем поздравить наших спортсменов с заслуженным успехом. Среди четырнадцати коллективов, оспаривавших первенство областного совета «Спартак», КОМАНДА АВИАТОРОВ ЗАНЯЛА ПОЧЕТНОЕ ВТОРОЕ МЕСТО.

Среди женщин особенно отличилась ТАТЬЯНА МЕЛЬНИКОВА. Неплохо выступив на дистанции 100 метров, она затем сумела показать третий и четвертый результат в прыжках в длину и высоту.

В толкании ядра и метании диска среди наших спортсменов лучшими были Т. МЕТНЕВА и Н. ВАСИЛЬЕВА. Причем, если в первом виде соревнований успех сопутствовал Татьяне Метневой (она толкнула ядро на 8 м 37 см), то в секторе для метания

В ответ слышим радостное:

— Увидел аэродром!.. Приступаю к выполнению задания.

Нина Александровна увлекается многими видами спорта: стрельбой, греблей, легкой атлетикой, пилотажем. В 1961 году вместе с четырьмя пилотами мужчинами ездила в Пермь на всесоюзные соревнования — она должна была попробовать свои силы, выступив в личном зачете. Но в последний момент неожиданно выбыл из строя один из участников, и Васильевой предложили выступить в составе команды.

Мой вылет. Волнуясь страшно. Я единственная женщина-летчик в этих соревнованиях. Кажется, все смотрят только на тебя...

После полета спрашиваю у командира звена о результатах выступления. Он отвечает, что все было здорово, сам бы лучше не смог сделать. После этих соревнований мне было присвоено звание мастера спорта СССР.

...Сейчас Н. А. Васильева — командир самолета 2-го Свердловского подразделения. Она считает, что легкая работа и спорт повяты почти неразрывные.

В. ГУРИН.

не пойдем, что он делает. Мечется ЯК-18, а курсант о выполнении положенной фигуры как будто и забыл совсем. Этот парень всю теорию на «пятерки» сдал, но была у него слабость — как инструк-

Летчик по призванию

тор я знала об этом, — в воздухе родеет. Подхожу к руководителю полетов:

— Мой подопечный заблудился.

— Где он? Далеко от аэродрома?

— Нет. Над нами... нас ищет.

Связались со Станиславом по радио.

— Об, где находитесь?

— В зоне.

— Аэродром видите?

— Не вижу.

Все ясно: по неопытности закрыл крылом аэродром — потерялся.

— Об, озеро видите?

— Вижу.

— Сделайте правый крен.

Нину Александровну Васильеву можно назвать одержимой. Стать летчиком она решила еще будучи школьницей. Первый раз поднялась в небо на планере Ленинградского аэроклуба 20 лет назад. Ровкие полеты — парения в воздухе определили дальнейшую судьбу девушки. Она шлет запросы во многие летные училища страны — получает лаконичные ответы: «женщин не принимаем».

Нина Васильева поступает в Центральную летно-техническую школу ДОСААФ и, закончив ее, становится летчиком-инструктором.

О годах проведенных в аэроклубе, Нина Александровна вспоминает с большой теплотой:

— Всякое случилось. Придет новичок в аэроклуб, поднимется раза два в воздух — нет, летать не может. Думал, все проще, романтичнее, а для летчика, кроме желания, нужно упорство в достижении цели. Запомнился случай с курсантом Станиславом Г., который произошел в 1958 году.

Вышел он первый раз в зону на пилотирование. Мы смотрим с земли —

ПУТЬ К МАСТЕРСТВУ

Эту высокую, стройную девушку хорошо знают многие в Кольцовском аэропорту. Знают не только как исполнительного работника отдела перевозок, но и как волевою, талантливую спортсменку.

Те, кто дружит со спортом, помнят ее первые робкие шаги на пути к мастерству. Насыме Гиматова пробовала себя во многих видах легкой атлетики, но, пожалуй, лучше всего ей всегда удавался бег.

Третий, второй разряд. Уже одно это позволяло ей быть полноправным членом сборной управления. Но Насыме неустанно стремилась повысить свое мастерство.

Упорство и воля спортсменки вознаграждены. На только что закончившихся соревнованиях на пер-

венство областного совета «Спартак» Н. Гиматова впервые выполнила норматив первого разряда. На дистанции 800 метров она показала отличный результат 2 мин. 17,4 сек. Вместе с другими лучшими легкоатлетами управления ей предстоит защищать спортивную честь уральских авиаторов на летней спартакиаде Аэрофлота в Киеве.

В числе сильнейших



В разгаре первенство Свердловска по футболу среди команд первой группы. Каковы же успехи кольцовских спортсменов в этих ответственных соревнованиях?

После первого круга авиаторы занимали седьмое место. Сейчас они несколько улучшили свое турнирное положение. Так, например, футболисты первой команды (авиарботники выступают клубом, в составе которого пять команд) из последних четырех встреч не проиграли ни одной. Во втором круге в их активе победы над такими сильными командами, как «Калиинец», Урал-электротяжмаш.

И тем не менее болельщики вправе ждать от футболистов-авиарботников большего. Как известно, в прошлом году кольцовцы заняли пятое место в городе. Думается, что в этом сезоне им под силу подняться на более высокую ступень в турнирной таблице.

В воскресенье вечером, хорошо отдохнув в лесу, туристы-любители возвращаются домой.

Организатором массовых выездов за город стал комитет комсомола ремпредприятия. Возглавила эту работу член комитета комсомола Марина Ерошенко.

Б. ВАЛИНА.

ПОПРАВКА

В газете «Авиатор Урала» (№ 36) по вине сотрудника редакции допущена ошибка в подписи под снимком. В связи с этим редакция приносит свои извинения работницам гостиницы Челябинского аэропорта Евдокии Степановне Лоскутовой и Александре Ивановне Мошканцевой.



С ПЕРВОГО июля этого года ремпредприятие, где начальником Н. Н. Китин, перешло на пятидневную рабочую неделю.

Два выходных дня работники этого предприятия стараются использовать для интересного отдыха за городом.

В пятницу вечером представители почти всех цехов коллективно отправляются на живописные уральские озера.

На лоне природы каждый находит себе занятие

по душе. Заядлые рыбаки закидывают удочки и ждут богатого улова. Любители «смирной охоты» отправляются в лес, надеясь к вечеру на ужи, к сытной ухе с дымком, добавить еще и грибочки. Ре- кордсменами по сбору гри-

бов считаются супруги Пестовы.

Б. ВАЛИНА.



Что может быть лучше отдыха на берегу таежного озера. Чистый воздух, напоенный запахами леса, рыбалка, грибы — все это привлекает неутомимое племя туристов.

...Раннее утро. Тихо в лагере следопытов. Завтра им предстоит увлекательный поход в горы, навстречу солнцу.

Фото Г. Софина.



Свердловск-20, аэропорт Уктус. Б2-05-21, доб. 1-86.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 30717. Заказ № 4397.

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