

Привет участникам конференции!

Вчера в Кольцовском аэропорту начала работу летно-техническая конференция, посвященная обобщению опыта эксплуатации вертолета МИ-8 в подразделениях Аэрофлота.

В работе конференции, организованной Министерством гражданской авиации СССР, принимают участие ведущие специалисты управлений, производственных предприятий, Государственного науч-

но-исследовательского института ГА, а также те, кому доверено обслуживать новую отечественную машину, — пилоты, работники инженерно-технического состава.

Отчет о работе конференции будет опубликован в одном из ближайших номеров нашей газеты.



16 лет трудится в уральском небе на вертолетах Вячеслав Гаврилович Латохин. На вертолетах МИ-4 он налетал свыше 5000 часов. Редко кто в Уктусском подразделении пробывал столько часов в воздухе на этой машине. В этом году опытный летчик освоил новую технику — вертолет В-8.

Экипаж Латохина, обслуживая пермских геологов, уже налетал первые 160 часов.

НА ОТКРЫТИИ КОНФЕРЕНЦИИ

Конференцию открыл первый заместитель министра гражданской авиации СССР Л. В. Жолудев.

В первый день перед участниками всесоюзной конференции выступили с докладами представитель Министерства гражданской авиации И. И. Железняк, главный инженер Тюменского управления ГА В. И. Болдырев, командир летного коллектива 2-го Свердловского подразделения В. Н. Рошин и многие другие.

Сегодня конференция продолжит свою работу.

ТЮМЕНЬ

Заказчики довольны

Тюменские авиаторы одними из первых в Аэрофлоте получили в свое распоряжение новый отечественный вертолет МИ-8.

По количеству базирующихся МИ-8 и переученных экипажей летчиков наше управление идет впереди остальных авиационных коллективов.

Особенностью эксплуатации восьмого «Миши» в Тюменской области является большой объем работ с внешней подвеской груза.

Наши постоянные заказчики, геологические партии, разбросанные на обширной территории области, по достоинству оценили преимущества новой машины М. Л. Миля.

Широкое применение внешней подвески позволяет быстро доставлять габаритные грузы на оперативные точки.

В. БОЛДЫРЕВ,
главный инженер
управления.



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 58 (1645).

СРЕДА, 20 ДЕКАБРЯ 1967 г.

Год издания
XXVI

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Бригада авиатехников 2-го Свердловского подразделения, которой руководит опытный мастер своего дела Сергей Леонтьевич Булдыгин, одной из первых в Уральском управлении начала техническое обслуживание МИ-8. Наш корреспондент попросил Сергея Леонтьевича ответить на некоторые вопросы.

— Как у вас в бригаде проходила подготовка к эксплуатации нового вертолета?

— Перед тем, как самостоятельно заняться обслуживанием базовых вертолетов МИ-8, мы побывали на заводах-изготовителях новой машины, где получили хорошую теоретическую подготовку.

Главная наша цель — изучение новой материальной части — была достигнута. Полезной оказалась для нас и последующая стажировка в Тюменском управлении.

— Вам пришлось работать с МИ-8 в условиях летней и зим-

ней навигации. Столкнулись ли вы с какими-то дополнительными трудностями?

— К дополнительным «зимним» трудностям нужно в первую очередь отнести уральский мороз. С наступлением холодов аккумуляторы не держат емкость (это относится не только к МИ-8), и авиатехникам приходится вечером вручную носить их в теплое помещение, а утром обратно к вертолету. Такого «променаж» до-

НАШИ ИНТЕРВЬЮ

ставляет мало удовольствия.

На оперативных точках очень трудно приходится без предохранительных перчаток. А масло Б-3В вертолета МИ-8 ядовито. У нас есть случаи ожогов. Было бы желательно наладить снабжение авиатехников предохранительными перчатками.

Производительные полеты на МИ-8 мы начали сравнительно недавно, в августе прошлого года. До этого, естественно, все наше внимание было сосредоточено на тренировке летного состава.

Сегодня вертолет МИ-8 широко используется у нас на работах по обслуживанию разведчиков недр в Пермской области.

Уже сейчас можно сказать, что вертолет МИ-8 вполне соответствует своим летно-техническим данным и имеет целый ряд преимуществ перед своим младшим собратом МИ-4. Это относится в первую очередь к грузоподъемности, скорости, размерам грузовой кабины. Мы уверены, что при правильном его использовании можно получить мак-

симальный экономический эффект.

Вместе с тем наш, хотя и небольшой,

только для перегонки.

Кроме того, желательно увеличить прочность пола грузовой ка-

ляет производить заправку на базовых аэродромах, что в конечном счете влияет на

Подсказывает опыт

опыт позволяет высказать ряд существенных замечаний, касающихся конструктивных недостатков вертолета МИ-8. Взять хотя бы расположение дополнительного топливного бака. Те, кому пришлось летать на новом вертолете, убедились в том, что при загрузке емкости, установленной внутри фюзеляжа, создает большие неудобства. Очевидно, назрел вопрос об увеличении емкости подвесных баков. Что касается дополнительного бака, то его необходимо устанавливать

бины, повысить эффективность стеклоочистителей, сделать более прочной конструкцию ребра атаки лопастей несущего винта.

Мы считаем также целесообразным заправлять гидроаккумуляторы не азотом (на точках азота невозможно найти), а воздухом, как это предусмотрено на вертолете МИ-4.

Как известно, для заправки топливом на оперативном аэродроме необходима малогабаритная установка с тройной фильтрацией. Ее отсутствие застав-

производительность полетов.

Все перечисленные недостатки, бесспорно, не могут заслонить достоинства новой машины. Мы уверены, что вертолет МИ-8 только выиграет, если поднятые нами вопросы будут решены положительно.

По отзывам технического состава новый вертолет выгодно отличается от своего предшественника МИ-4 хорошим запуском двигателя. Устраивает авиаторов и тот факт, что при его эксплуатации отсутствует необ-

Б УКВАЛЬНО НА ГЛАЗАХ МУЖАЮТ И КРЕПНУТ КРЫЛЬЯ АЭРОФЛОТА. ЕЖЕГОДНО НА ОРУЖИЕ АВИАТОРОВ ПОСТУПАЕТ НОВАЯ, САМАЯ СОВЕРШЕННАЯ КРЫЛАТАЯ ТЕХНИКА.

СЕГОДНЯ МОГУЧУЮ СЕМЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ВИНТОКРЫЛОВ ПОПОЛНИЛ НОВЫЙ КРЫЛАТЫЙ ВЕЗДЕХОД МИ-8.

НОВИЧОК НЕПЛОХО ЗАРЕКОМЕНДОВАЛ СЕБЯ НА РАБОТЕ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА. ИМЕННО ЭТО ОТМЕЧАЮТ УЧАСТНИКИ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, КОТОРЫЕ СОБРАЛИСЬ ВЧЕРА В КОЛЬЦОВСКОМ АЭРОПОРТУ.

НАША ПЕРВАЯ СТРАНИЦА, А ТАКЖЕ МАТЕРИАЛЫ ВТОРОЙ ПОЛОСЫ РАССКАЗЫВАЮТ О БОГАТЫХ ВОЗМОЖНОСТЯХ МИ-8, ЗНАКОМЯТ С ТЕМИ, КОМУ ДОВЕРЕН ШТУРВАЛ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОЙ МАШИНЫ.

необходимость подогрева двигателя и главного редуктора при относительно низких температурах наружного воздуха.

Эти и другие преимущества вертолета МИ-8 говорят о том, что новая машина с хорошим будущим и ее внедрение в народное хозяйство пойдет значительно быстрее, чем вертолета МИ-4.

В. РОШИН,
командир 2-го
Свердловского
летного
подразделения.

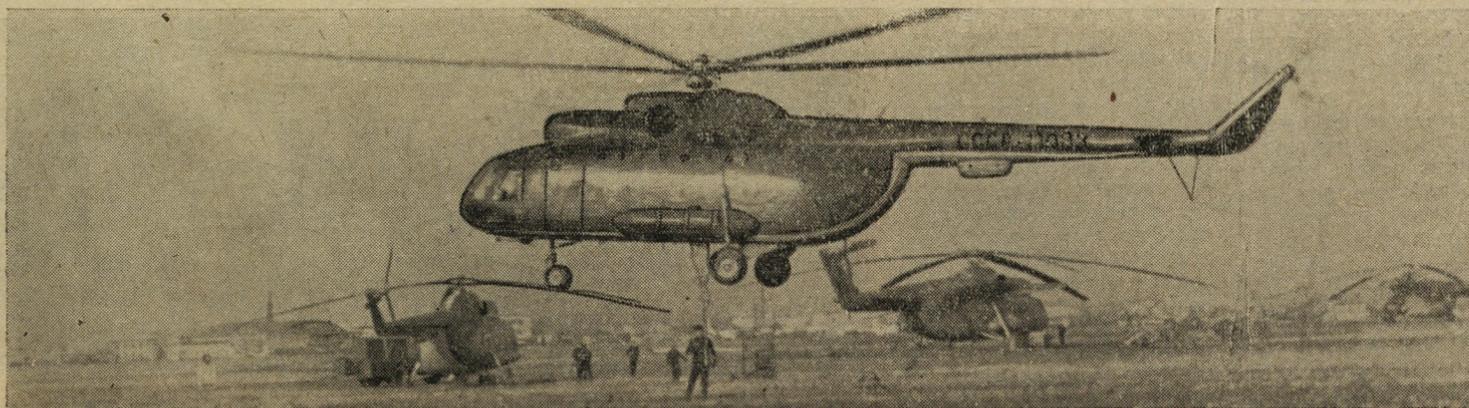
СЛОВО ИМЕЕТ

МАШИНА НАДЕЖНА

Технология обслуживания вертолета МИ-8 сложнее, чем его младших «братьев» МИ-1 и МИ-4. МИ-8 значительно совершеннее по конструкции и надежнее в полете.

Одно из достоинств новой машины — работа без подогрева при температуре до 40 градусов холода. Это имеет особенно важное значение для нас, авиатехников, которым приходится работать в трудных условиях суровой уральской зимы.

А. САТЛЫКОВ,
авиатехник.



НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ —

В ДЕЙСТВИИ

Недостаткам — бой!

Культура обслуживания пассажиров, проверка работы столовой, хода авиахимических работ — вот несколько вопросов, по которым были проведены рейды народными контролерами Пермского подразделения. Члены группы аэропорта союзных линий проконтролировали, как выполняются партийными организациями решения ЦК КПСС по Тульской области, какую в службах ведут работу с нарушителями трудовой дисциплины.

В свое время рейдовая бригада обнаружила серьезные недостатки в части хранения обмундирования. По сигналу народных контролеров были приняты оперативные меры, на складах и их территории наведен должный порядок. В этом немалая заслуга активных членов группы народного контроля тт. Никитина, Золотаревой, Тудасева, Первозкина, Коротаява.

Материалы рейдов приобретают большую силу, если становятся достоянием гласности. В аэропорту союзных линий члены группы выпустили шесть листов народного контроля. Этого, конечно, недостаточно. В большинстве случаев результаты проверки не освещались в стенной печати. Так, в летной службе и ЛЭРМ, где председателями групп Корякин и Туринцев, о материалах проверок знали в основном те, кто участвовал в рейдовой бригаде.

О работе народных контролеров судят не только по числу рейдов, но и по тому, какие меры приняты для устранения вскрытых недостатков. Председателю группы аэропорта местных воздушных линий тов. Кусякину, к сожалению, нельзя похвалиться ни тем, ни другим. Почти целый год народные контролеры аэропорта бездействовали.

Сейчас завершается подготовка к переходу на новую систему планирования и материального стимулирования. В связи с этим членам группы народного контроля необходимо взять под контроль каждую службу, проверить ее готовность к этому важному мероприятию в жизни подразделения.

М. ДРЕМИН,
председатель группы содействия народному контролю.

Г. С. Багаев работает заместителем начальника Курганского аэропорта по движению. Основная работа для него не стала помехой общественным делам. Геннадий Степанович — председатель группы народного контроля.

Фото В. ГУРИНА.



Задачи определены

Недавно в Кольцовском авиационном подразделении состоялось совещание штаба «Комсомольского прожектора» нового состава. С докладом выступил начальник штаба инженер линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Владимир Бродовиков. Между «прожектористами» были распределены обязанности.

Ю. АБАКУМОВ,
секретарь комсомольской организации.

ПРИ КАЖДОЙ партийной организации в Челябинском подразделении созданы группы народного контроля, в которые входят посты партконтроля, организованные по цехам и сменам. Руководителями групп в основном избраны члены партии. До настоящего времени группы народного контроля проделали большую работу. Выполнение государственного плана, обеспечение безопасности полетов, качество обслуживания СМП, культура обслуживания пассажиров — вот не полный перечень во-

просов, которыми занялись контролеры. Осуществляя конт-

вание этой техники, автомашин, находящихся на консервации, без

ние. И в то же время стеклянные и фарфоровые изоляторы, которым ничего не будет снаружи, находятся под крышей.

В работе грузового склада отдела перевозок имеются случаи хранения бездокументного груза, несвоевременной отправки и засылки багажа не по назначению.

Большинство руководителей служб правильно реагировали на критические замечания народных контролеров, и недостатки, в основном, были ликвидированы. Особенно хочется отметить работу группы народного контроля ЛЭРМ (руководитель тов. Шишков), группу контроля отдела перевозок (руководитель тов. Семина), группу АДС (руководитель тов. Кононенко). Не с полной отдачей потрудились группы БАТО, связи и летного коллектива.

И. АНДРЕЕВ,
председатель группы народного контроля Челябинского подразделения.

ВСЕГДА В ДОЗОРЕ

роль за состоянием автотракторной техники, находящейся в эксплуатации и на консервации, народные контролеры выявили ряд серьезных недостатков. Здесь почти не проводилось профилактическое обслужи-

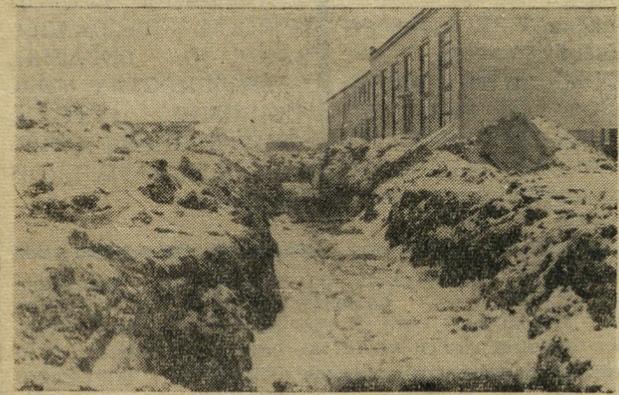
всякого повода разуконкомплектывались.

Проверка экономии в службах аэропорта электроэнергетики и ГСМ показала, что расход последнего не лимитируется, перерасход не учитывается, заправка автотракторной техники производится без строгого учета и контроля со стороны работников склада ГСМ.

Безответственность, халатность обнаружена нами при проверке наличия и условий хранения запчастей, агрегатов и оборудования на складах. Здесь под открытым небом лежат, ржавея, дорогостоящие электромоторы и радиооборудова-

Вот уже третий год подряд в Челябинском аэропорту, как только на улице начинает холодать, строители приступают к ремонту теплотрассы, подходящей к ЛЭРМу. Казалось бы, нет в этом ничего плохого. К зиме надо готовиться. Однако каждый раз у челябинских строителей хватает терпения лишь начать ремонт. Они по всем правилам разроют траншею, кое-как устранят неполадки и на этом успокоятся.

На снимке: вид отопительной сети после ремонта к зиме.



На старте — МИ-8

Вертолет с большим будущим

На МИ-8 я летаю командиром с июля этого года. Перешел на новую машину, имея опыт работы на МИ-4.

МИ-8 с его отличным обзором и просторной кабиной произвел хорошее впечатление. Машина послушная, но в управлении построже своей предшественницы. Особенно это сказывается при выполнении такого элемента пилотирования, как зависание.

Весовая отдача, то есть отношение полезной нагрузки к весу аппарата, и скорость полета — основа рентабельности. Новая машина, безусловно, отвечает этим требованиям. Применительно к нашей обстановке можно с уверенностью сказать, что МИ-8 благодаря своим техническим данным быстро завоевывает популярность у заказчиков и пассажиров.

Нашему экипажу уже пришлось «прочувствовать» машину в работе. Мы перевозили грузы в

районе Краснокамска, обслуживая Пермьнефтегазведку. Летали с заниженной коммерческой нагрузкой. По нашему мнению, можно постепенно снимать ограничения и доводить полетный вес до нормы — 12 тонн.

Сейчас во многом еще сказывается недостаточная подготовленность к приему МИ-8. Например, если мы летим в Ивдель, то у машины полная заправка — должно хватить топлива и туда и обратно. На месте заправиться нельзя. Поэтому берем груза в пределах 1500—1700 килограммов.

Максимальную нагрузку — 3 тонны мы можем позволить себе лишь к концу рабочего дня, когда горячее значительно вырабатывается.

Когда на новой машине будут разрешены перевозки пассажиров, работа значительно оживится. А сейчас получается так: мы везем груз, а сзади почетный эскорт МИ-1 или

МИ-4 — у них на борту грузчики...

Вертолет управляется с помощью отклонения равнодействующей подъемной силой относительно центра тяжести аппарата. В прямой зависимости от размещения груза находится центровка. К слову сказать, в этом отношении вертолет МИ-8 — машина совершенная.

А вот в других, кажется, не таких важных узлах производственные недостатки еще есть. У МИ-8 даже при небольших осадках автоматически включается антиобледенительное устройство, действуя по определенной программе.

Если идет дождь, то, естественно, льда нет. У МИ-4 можно было отключить систему антиобледенения. У МИ-8 этого не сделаешь. Устройство невозможно отключить, пока оно не выполнит «программу минимум», — зимой это полезно, летом и осенью обгорает резиновая обклейка лопастей.

Действие этой системы, наверно, можно откорректировать по образцу МИ-4.

Сказано много добрых и критических слов. МИ-8 — машина новая, и споры о ее достоинствах и недостатках вполне оправданы. Сейчас ясно одно — новая машина М. Л. Мили надежна в эксплуатации и нужна в народном хозяйстве. Это и определит ее будущее.

В. МИНОЧКИН,
командир МИ-8.



На снимке: МИ-8 доставил по воздуху партию труб. Объектив фотоаппарата нашего корреспондента запечатлел момент разгрузки.



На снимке: разгрузка шифера, предназначенного для строительства туристической базы.

В честь 50-летия ВЛКСМ

Беспокойные сердца

50-летию Ленинского комсомола посвящают свой труд молодые работники службы перевозок Кольцовского аэропорта.

Мы, комсомольцы и молодежь, — говорятся в принятых обязательствах комсомольцев третьей смены, — выполняя решения XXIII съезда партии и XV съезда ВЛКСМ, продолжая лучшие традиции комсомольцев 20-х годов, вступаем на ударную трудовую вахту в честь 50-летия ВЛКСМ. Девиз нашего соревнования: работать на «отлично!» Применить все наши силы, знания, комсомольскую инициативу и задор на успешное выполнение пятилет-

ки. Высокая культура обслуживания пассажиров должна стать нормой нашей работы, не допускать брака, случаи недисциплинированности считать позором для комсомольца.

Обязательство моло-

дые авиарботники подкрепляют делами. Активно работают комсомольцы-агитаторы, они провели несколько бесед с работниками нашей смены.

А. ИВАНОВ,
парторг смены.

Наши славные МАЯКИ

407 ТЫСЯЧ — столько билетов должны продать в этом году воздушным путешественникам работники Свердловского гор-агентства. Производственный план они выполнили к празднику Октября.

Спорится работа у Валентины Загородских, длинная очередь редко выстраивается у ее кассы, летом она успевала за месяц обслужить более 1820 пассажиров.

Точную и подробную информацию пассажиры всегда могут получить у Н. Бабич. Свыше 15 лет работает в Аэрофлоте Татьяна Ивановна Курочкина. Приветлива и внимательна к просьбам тех, кто собрался в полет, регистратор М. Воронина.

— Все это работники одной смены, которой руководит Тамара Анатольевна Кукарцева. Коллектив не раз завоевывал призовые места в соревнованиях. Каждый в смене



овладел второй специаль- ностью.

Сейчас коллектив включился в соревнование за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Работники агентства обязуются план четырех месяцев 1970 го-

да завершить к 22 апреля, добиться к этой знаменательной дате звания коллектива коммунистического труда.

НА СНИМКЕ: (слева) руководитель передовой смены гор-агентства Т. А. Кукарцева.

Делегаты авиаторов в Москве

Сегодня в Москве начинается свою работу I Всесоюзный слет молодых работников сферы обслуживания.

От работников Уральского управления гражданской авиации в Москву вылетели помощник начальника политотдела по комсомольской работе Н. Н. Петров, член комитета комсомола инженер ЛЭРМ первого Свердловского подразделения Владимир Теркин и командир АН-2 Курганского подразделения Александр Меньшиков.

Пассажирам — уральские сувениры

В АЭРОПОРТУ КОЛЬЦОВО НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ ПРОХОДИЛ СЕМИНАР ВОТПРОВОДНИКОВ. НА ЭТОТ РАЗ УЧИТЕЛЯ У НИХ БЫЛИ НЕ СОВСЕМ ОБЫЧНЫЕ. ЗАНЯТИЯ ПРОВОДИЛИ РАБОТНИКИ ТОРГОВЛИ. УЖЕ ПРИНЯТЫ ЗАЧЕТЫ, 36 ВОТПРОВОДНИКОВ ОСВОИЛИ НОВУЮ ДЛЯ СЕБЯ СПЕЦИАЛЬНОСТЬ.

КРЫЛАТЫЕ БУДНИ

С НОВОГО ГОДА НА АВИАЛИНИЯХ, КОТОРЫЕ ОБСЛУЖИВАЮТ СВЕРДЛОВСКИЕ ЭКИПАЖИ, В ПАМЯТЬ О ПОЛЕТЕ ВОТПРОВОДНИКИ ПРЕДЛОЖАТ ПРИОБРЕСТИ ВОЗДУШНЫМ ПУТЕШЕСТВЕННИКАМ УРАЛЬСКИЕ СУВЕНИРЫ.

Т. ЦВЕТУХИНА.

На старте «летающий вагон»

В НАЧАЛЕ этого года «на вооружение» свердловских авиаторов поступил новый советский вертолет МИ-8.

После многочисленных тренировок полетов командирами «летающих вагонов» стали летчики 2-го Свердловского подразделения В. Н. Рошин, В. Г. Латохин, В. Н. Миночкин и другие.

Эти авиаторы успешно выполняют транспортно-связные полеты с грузом, обслуживая трест Пермьнефтегазведка.

На днях над Уктусским аэропортом были проведены тренировочные полеты с внешней подвеской. Вес груза в этом случае может достигать 2,5 тонны.

Начиная с января будущего года красавец-вертолет с 25-метровым размахом «крыльев» будет осуществлять служебные пассажирские перевозки по Свердловской и другим областям Урала. Он сможет брать на борт 24 пассажира.

Уголок рационализатора

«Не ломиться в открытую дверь...»

В целях дальнейшего роста творческой инициативы инженерно-технических работников, рабочих, летного и штурманского состава в Пермском подразделении организован смотр на лучшую постановку рационализаторской работы. Этот смотр посвящается 50-летию Советской власти.

Только за десять месяцев юбилейного года было подано 52 рацпредложения с условно-годовым экономическим эффектом 3 120 рублей. В разработке и внедрении своих предложений участвовало 53 человека.

ВОИР совместно с бригадой составили темник по рационализаторской работе. Главная трудность состоит в том, что практически невозможно полностью охватить все темы, которые необходимо разработать.

Для наличия более обширной тематики, наверное, стоило бы с по-

мощью управления, редакции «Авиатора Урала» регулярно организовывать смотры темников под-разделений и в зависимости от типов базирующихся самолетов делиться опытом на страницах нашей газеты.

Это жизненно необходимо для координации деятельности творческих групп авиаторов Уральского управления. Наверняка от подобной небольшой реорганизации повысится коэффициент полезного действия труда рационализаторов. Никто не будет «ломиться в открытую дверь», изобретать уже внедренное в других подразделениях.

...Хочется рассказать о творческих поисках наших лучших рационализаторов. От внедрения трех интересных предложений работника ЛЭРМ Геннадия Григорьевича Сбитнева получен экономический эффект 430 рублей. Заслуживает особого внима-

ния его последнее рационализаторское предложение, разработанное совместно с Г. Е. Шутовым — «Стенд поэлементного контроля зарядки и разрядки аккумуляторов». На учебно-методическом совещании в Свердловске эта работа была признана одной из лучших в управлении.

Стенд позволяет контролировать напряжение при контрольно-тренировочных циклах, вести непрерывный контроль на всех банках трех аккумуляторов путем применения съемных панелей и коммутационной аппаратуры с 12 вольтметрами (на публикуемом снимке: одна из трех съемных панелей).

Нужно отметить, что все необходимые приспособления Г. Г. Сбитнев и Г. Е. Шутов изготовили самостоятельно и в сравнительно короткий срок.

Среди служб подразделения по количеству

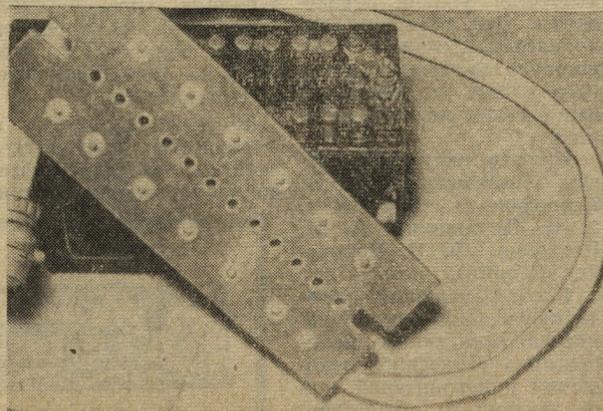
рацпредложений впереди идут коллективы ЛЭРМ и автобазы. Непростительно слабо работают в этом направлении электрики и служба связи.

Скоро будут подводиться итоги объявленного в начале года смотра-конкурса. И конечно, обидно будет электрикам, связистам, летному коллективу, когда учрежденные командованием переходящие вымпелы и поощрительные премии найдут хозяев только в автобазе или у лермовцев.

Пассивное отношение к рационализаторской работе объясняется недостатком опыта, незнанием «с чего начать», боязнью «а может, это и до нас придумали».

В деле успешного выполнения пятилетнего плана немаловажную роль будет играть постановка в подразделениях рационализаторской работы. Газета «Авиатор Урала», которая ведет раздел «Уголок рационализатора», может оказать помощь людям творческого поиска, сыграв роль связующего звена между ВОИРами и бригадами подразделений нашего управления. Было бы полезно через «Авиатор Урала» поддерживать тесный контакт с нашими коллегами по социалистическому соревнованию, авиаторами Северного управления.

Б. РЯСНЯНСКИЙ,
председатель
ВОИР Пермского
подразделения.



МЕРЫ ПРИНЯТЫ

В 49 НОМЕРЕ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ БЫЛ ОПУБЛИКОВАН КРИТИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ В. БОРИСОВА «ЯВЛЕНИЕ ПОТАКИНА НАРОДУ» — О ДЕБОШИРЕ - КИНО-

МЕХАНИКЕ ЧЕЛЯБИНСКОГО КЛУБА АВИАТОРОВ.

КАК СООБЩИЛ В РЕДАКЦИЮ ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО

ПОЛИТЧАСТИ А. И. ВЛАСОВ, ФАКТЫ ПОДТВЕРДИЛИСЬ. ПОТАКИН С РАБОТЫ УВОЛЕН, НА ДОЛЖНОСТЬ КИНОМЕХАНИКА ПРИНЯТ НОВЫЙ РАБОТНИК.

Для вас, авиаторы

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ПЕЧАТАТЬ СПИСОК КНИГ, КОТОРЫЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ» ГОТОВИТ К ВЫПУСКУ ДЛЯ РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.

Книга для летного и инженерно-технического состава, эксплуатирующего вертолеты, работников министерств и ведомств, пользующихся вертолетами, авторов Вирюлина В. И. и др. «Вертолеты в народном хозяйстве». 13 изд. л., цена 84 коп.

В книге обобщен опыт применения вертолетов в народном хозяйстве, даны летно-технические и экономические характеристики вертолетов, рассмотрены вопросы безаварийной эксплуатации вертолетов в различных климатических и метеорологических условиях, показаны перспективы развития и совершенствования вертолетов.

Книга для летного и инженерно-технического состава ГА автора Моргунова Н. Н. «Самолет Ли-2». 26 изд. л., цена 1 руб. 58 коп.

В книге рассмотрены основные эксплуатационные характеристики самолета, дано описание систем и агрегатов и спецоборудования, изложены вопросы технической эксплуатации самолета.

Книга для руководящего летного и инженерно-технического состава ГА, экономистов и работников сельского хозяйства авторов Славкова М. И. и Тютюнника М. Е. «Экономика авиационно-химических работ». Может быть использована студентами сельскохозяйственных вузов. 8 изд. л., цена 42 коп.

В книге изложены основные экономические вопросы использования авиации в сельском хозяйстве, дана характеристика и экономическая оценка применения сельскохозяйственных самолетов и вертолетов, определена методика экономической эффективности применения сельскохозяйственной авиации.



ЗАЛОГ УСПЕХА ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

Авиатехник Челябинских ЛЭРМ Геннадий Ярославцев при обслуживании самолета ТУ-104 обнаружил отсоединение тяги триммера, предотвратив тем самым летное происшествие. Это не единственный пример грамотной работы наших авиаспециалистов.

Однако есть еще и такие случаи, когда допускаются ремонтниками брак. Так, только по халатности на самолете

ИЛ-18 были перепутаны дроссельные пакеты.

Чтобы избежать подобных казусов, повысить знания специалистов по авиационной технике, у нас в ЛЭРМ проводится регулярно техучеба. Инженеры и начальники цехов С. И. Макаренко, Л. А. Кряжев, В. К. Пиголев и другие стремятся разнообразить тематику занятий, умело передают свой богатый опыт.

Некоторые трудности

испытываем мы на занятиях по самолету ТУ-104. Эта машина уже давно обслуживается нами, однако, как и в других подразделениях, у нас нет по ТУ-104 соответствующей литературы. Приходится пользоваться личными конспектами, справочниками, вручную изготовленными схемами.

В. ВАСИЛЬЕВ,
главный инженер
Челябинских
ЛЭРМ.

Дисциплина и труд

Трудовая дисциплина является главным стержнем работы коллектива. Ее нарушение отдельными людьми сводит на нет успех всей службы. Поэтому в социалистическом соревновании нельзя обходить вниманием вопросы укрепления дисциплины. В условиях соревнования, которые приняли отделе и службы подразделения, есть такая запись: «коллектив, имеющий случаи нарушения дисциплины, при всех других хороших результатах лишается призового места». Это положение проводится в жизнь.

В нашем подразделении практикуется досрочное снятие дисциплинарного взыскания с работников, которые честным трудом вернули утраченное уважение товарищей. Очень редко применяется командованием решение об увольнении. И тем не менее мы вынуждены были расстаться с бывшим авиатехником Карповым, диспетчером службы движения Мамошиным, с некоторыми грузчиками службы перевозок, которые не раз срывали выполнение сменного задания по отправке грузов.

Почти в одно и то

же время пришли в Челябинский аэропорт Юрий Глиньский и Василий Антоненко. Но как по-разному сложились их судьбы! Юрий быстро вошел в коллектив, для него заботы службы скоро стали его заботами. Сейчас он начальник смены отдела перевозок.

В. Антоненко проявил себя по-иному. Пьянство, прогулы не лучшее средство зарекомендовать себя. Недавно его перевели с должности диспетчера по загрузке на три месяца грузчиком.

Постановление ЦК КПСС о работе парт-организаций Тульской области осуждает администрирование в воспитании у трудящихся социалистической дисциплины труда. Вот почему партийная организация подразделения старается не допускать голого администрирования, дисциплинарные взыскания подкрепляет разъяснительной работой.

А. ВЛАСОВ,
замполит.



Кладовщица Челябинского аэропорта **Нина Савельева** уже несколько лет работает в отделе перевозок. Трудлюбивая, хорошо знающая свое дело, **Н. Савельева** успешно борется за звание ударника коммунистического труда.

17 НОЯБРЯ в 7 часов 20 минут самолет АН-24 стартовал с ВПП Пермского аэродрома и взял курс на Адлер. В кресле командира сидел коммунист Александр Михайлович Богомолов. Это был первый рейс молодого командира АН-24 по новому маршруту.

Много лет назад у Александра Михайловича тоже был первый рейс. Правда, машина, мягко выражаясь, была не столь комфортабельной (УТ-2 не АН-24!). А если добавить, что полет был первым в жизни... комментарию становятся излишними. Сам Александр Михайлович, вспоминая об этом, рассказывает:

— Инструктор попался веселый. Летит, посмеивается. Решил меня с пер-

Человек шагает в небо

вого раза поразить — виражи, бочки, штопор. У меня голова закружилась. Впечатление было такое, что земля с небом в волейбол играют, а я мячиком прихожусь...

У нас работа непоседливая — то взлет, то посадка. Под наплывом ежедневных впечатлений многое забывается. А первые штопоры, виражи и «веселый!» инструктор остались в памяти навсегда.

Александр Михайлович, продолжая свой рассказ, говорит о сотнях воздушных путешествий, которых он провез по воздуху.

— Пассажиры разные бывают. Летит, один молодой парень только очу-

тился у нас в АН-2, сразу ко мне с вопросом:

— Ну как, много зарабатываете?

Я ему сказал, сколько. В ответ получил восторженное:

— Хватает!..

Долетели мы до пункта назначения. Дело было зимой, погода ветреная. Одним словом, покачал. Парень этот вылезает из самолета бледный как мел и глубокомысленно изрекает:

— Вы сейчас же обратитесь? Все-таки мало вам платят.

Неправ был тот молодой, но «опытный знаток жизни». Не деньги определяют выбор профессии, а призвание.

Александр Михайлович

признается, что не любит долгое время выполнять один и тот же рейс:

— Не чувствуешь ритма жизни, если каждый день по одной тропинке ходишь. Зато как приятно увидеть с воздуха места, где давно не бывал. Прошел месяц или два — смотришь, ома выросли на пустыре, деревья вокруг высажены. Не знаю, как для других, а для меня это обыкновенная радость открытия.

Александр Михайлович Богомолов относится к любимому делу с юношеской восторженностью. Человек шагает в родную стихию неба, чувствуя себя ее хозяином.

В. ГУРИН.

Физкультура и СПОРТ
В НАШЕМ ПОЛКУ ПРИБЫЛО

Спорт завоевывает все больше поклонников среди авиаторов Кургана. В этом году многие авиароботники удостижили свои спортивные достижения, двоим курганским спортсменам присвоен первый разряд, восемнадцати — второй. 60 человек сдали нормы на третий разряд.
В. МЕНЬШИКОВ,
председатель ДСО.

- Самолеты над полями
- Чтобы тело и душа были молоды
- Находчивость пилота



ПОМОГЛО МАСТЕРСТВО ЛЕТЧИКА

БЫВАЕТ, что спе- ша к больному, медики сами попадают в происшествие. Так случилось с медицинской сестрой Валентиной Киселевой. Валя только год назад окончила Грозненское медицинское училище и приехала на Урал. В санитарную авиацию она попала не сразу: сначала работала сестрой в Свердловской больнице № 23.

В тот день Валя садилась в вертолет второй раз в своей жизни. Ей и пилоту Николаю Ивакину предстояло забрать в де-

ревне Аверино Таборинского района Евдокию Логунову. Она ждала шестого ребенка.

Вертолет с большой спокойной летел над тайгой. Уже прошли Ирбит, впереди — Зайково. Вдруг в машине запахло гарью, ее начало трясти. Вертолет стал терять высоту. Что-то случилось. Это понял не только пилот, но и обе женщины. Впереди — поляна со стогом сена.

Вот сюда кое-как и дотянул летчик вертолет.

Все это случилось у деревни Осинцево. Валя осталась с больной, а пилот побежал в деревню. Там сразу дали машину. О том, чтобы ехать в Свердловск, не могло быть и речи. Валя решила везти больную в Ирбит. Их приняли в первой же больнице. Шестым ребенком в семье Е. Логуновой стал сын. И мать,

и ребенок чувствуют себя хорошо. Только после этой радостной вести Валя ушла на вокзал и поездом вернулась в Свердловск. Через сутки вместе с машиной прибыл и пилот. Его находчивость и мужество отмечены в приказе начальника Уральского управления Гражданской авиации.

Присшествие

ПОЙМАН С ПОЛИЧНЫМ

Однажды к кассиру Свердловского городского агентства Валентине Загородских обратился пассажир и попросил ее выписать по воинскому требованию авиационный билет до Читы. При внимательном осмотре документа Загородских заметила, что он подделан. Об этом сообщили в милицию. Мошенника арестовали.

Им оказался шофер Свердловского таксомоторного хозяйства № 2 Александр Сырков. Он часто приезжал на железнодорожный вокзал, беседуя с пассажирами такси, узнавал, нет ли у них воинских требований на самолет. Под разными предлогами просил дать ему документ. Одним Сырков взамен покупал билет, другим просто предлагал деньги. Обычно он брал требования на близкие расстояния и подделывал на дальние. Получив в кассе Аэрофлота билеты, мошенник продавал их в Кольцовском аэропорту. Валентина Загородских командованием Кольцовского аэропорта награждена Почетной грамотой.



В день 50-летия Октября агрохимики Челябинского подразделения выполнили годовой план работ. Работая на дефолиации хлопка наши авиаторы вместо 130 тысяч га обработали 140 тысяч. 26 тысяч гектаров сельскохозяйственных земель обработал

экипаж самолета АН-2, где командиром В. С. Чижов. 22 тысячи га на трудовом счету у экипажа А. К. Филинских. Хороших показателей в работе добились так же Н. М. Ласковец и В. М. Манич.
И. ЛАВЛИНСКИЙ,
командир звена.

Всеми виной отсутствие контроля

Авиационный транспорт, как указано в Программе КПСС, должен превратиться в массовый вид перевозки пассажиров, охватить все районы страны; он будет оснащаться новейшей реактивной техникой.

Такое развитие гражданской авиации потребует непрерывного пополнения подразделений хорошо подготовленными кадрами. Важной формой подготовки таких кадров является заочное обучение.

Примером успешного сочетания работы и учебы в нашем училище могут служить курсанты-заочники: П. Ф. Пинчук — 4 курс, Н. И. Мокроусов — 5 курс (Кольцово).

Необходимо отметить, что значительная часть заочников очень легкомысленно относится к повышению уровня образования. Эти товарищи не удовлетворительно выполняют требования учебного плана, их контрольные работы низкого качества.

Пример тому С. В. Рагуш (Челябинск), В. А. Ксенофонтов (Кольцово), Г. Н. Дружинин, А. М. Нестеров Ф. В. Корепанов (Пермь).

Слабая текущая успеваемость заочников является следствием недостаточного отношения руководителей подразделений и общественных организаций к подго-

товке специалистов без отрыва от производства.

В подразделениях Уральского управления заочники предоставлены самим себе. Учет обучающихся отсутствует, контроль за успеваемостью не организован.

В подразделениях не проводится систематической планомерной работы по набору и направлению

на заочное обучение лучших передовых работников, имеющих перспективу дальнейшего роста с учетом потребности предприятия и возможности дальнейшего использования их по полученной специальности.

В. СЕДЫХ, помощник начальника Иркутского училища по заочному обучению.



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

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС 43938 Заказ № 6199

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