

100 дней — 100 подарков Родине

В конце 1969 года Северное управление гражданской авиации выступило с новым трудовым почином. Авиаторы города героя Ленинграда приняли на себя повышенные социалистические обязательства и встали на ударную трудовую вахту под девизом: «100 дней, 100 подарков Родине».

Это патриотическое начинание авиаработников Северного управления посвящается 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

ПОЧИН ЛЕНИНГРАДЦЕВ ПОДХВАЧЕН ВО ВСЕХ ПРЕДПРИЯТИЯХ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ.

● КУРГАН

В нашем предприятии ведется ежедневный контроль за выполнением социалистических обязательств юбилейной трудовой вахты в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

В АТБ, например, такой систематической проверкой занимаются авиатехники В. Чуварков и В. Грачев. Оба они — коммунисты. У работников службы перевозок подобный учет ведут комсомольцы.

В службах предприятия выпускаются специальные «молнии», которые сообщают о трудовых итогах за день.

В. ЗОРИН,
заместитель командира
предприятия по политчасти.

● СВЕРДЛОВСК

Красочные плакаты сообщают о том, что авиаработники 1-го Свердловского предприятия встали на ударную ленинскую вахту под девизом: «100 дней, 100 подарков Родине».

Одни из тех, кто первыми пересмотрели свои ранее принятые обязательства и приняли новые, повышенные, — работники службы перевозок, которой руководит А. Д. Кинев.

В целом по объединенному предприятию решено выполнить плановое задание 3 месяцев и 22 дней на 103,3 процента. Сдержат слово, данное Родине, — дело чести каждого авиаработника Кольцово.

А. НОСОВ,
заместитель начальника
аэропорта по политчасти.

● ИЖЕВСК

В Ижевском предприятии изготовлен специальный стенд: «100 дней, 100 подарков юбилею В. И. Ленина».

Материалы стенда будут регулярно сообщать о ходе выполнения взятых авиаработниками юбилейных обязательств.

Авиаторы Удмуртии приняли на себя обязательство закончить выполнение плана 4 месяцев к 22 апреля 1970 года.

Ю. ГУНДАРЕВ,
зам. командира предприятия
по политчасти.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 2 (1744).

СРЕДА,

14

ЯНВАРЯ

1970 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

Социалистические обязательства

коллектива Уральского управления

на 1970 год

В СТУПАЯ в за-
вершающ и й
год пятилетки,
год великого ленин-
ского юбилея, стре-
мясь достойно встре-
тить 100-летие со дня
рождения В. И.
Ленина и досрочно
выполнить пятилетний
план, авиаработники
Уральского управле-
ния ГА берут на себя
следующие социали-
стические обязатель-
ства.

I. ПО ВЫПОЛНЕ- НИЮ ГОСУДАРСТ- ВЕННОГО ПЛАНА 4 МЕСЯЦЕВ:

План 4 месяцев
1970 года по основ-
ным показателям —
участковому пасса-
жирообороту, приведен-
ным часам, выручке и
прибыли — выпол-
нить к 22 апреля,
100-летию со дня рож-
дения В. И. Ленина.

Выполнить за 4 ме-
сяца сверх плана
5 млн. участковых
пассажиро-километ-
ров.

По авиации спец-
применения в народ-
ном хозяйстве налетать
сверх плана 4
тыс. приведенных час-
сов и получить сверх-
плановой выручки 700
тыс. рублей, прибыли
— 150 тысяч руб-
лей.

Сэкономить 340
тонн авиационного
топлива. На эконом-
ленном топливе вы-
полнить 20 юбилей-
ных рейсов в г. Моск-
ву из Челябинского,

Свердловского аэро-
портов.

Не иметь по вине
личного состава уп-
равления летных про-
исшествий.

II. ПО ВЫПОЛНЕ- НИЮ ГОСУДАРСТ- ВЕННОГО ПЛАНА 1970 ГОДА:

Обеспечить перевы-
полнение государствен-
ного плана по всем
основным показате-
лям. План по участко-
вому пассажирскому
тонно-километражу
выполнить к 20 декаб-
ря, налетать сверх
плана 10 млн. участ-
ковых пассажирских
тонно-километров, или
на 2,3 процента, полу-
чить сверх плана —
выручки 1,3 млн. руб-
лей, прибыли — 700
тысяч рублей.

Перевезти сверх
плана 30 тысяч пасса-
жиров, 1 тыс. тонн
почты и грузов.

Увеличить налет
приведенных часов
авиацией спецпримене-
ния на 5 тысяч часов.

Повысить произво-
дительность труда не

менее чем на 4,6 про-
цента.

Добиться снижения
себестоимости авиапе-
ревозок не менее 1
процента относитель-
но 1969 г.

Повысить на 1 про-
цент занятость кресел
и коммерческую за-
грузку самолетов.

Обеспечить обработ-
ку площадей в сель-
ском хозяйстве в объ-
еме 2150 тысяч га.
Все работы выпол-
нить с хорошим и от-
личным качеством.

Освоить современ-
ную новую технику
самолетов ЯК-40.

Путем дальнейшего
улучшения организа-
ции технического об-
служивания, внедре-
ния в АТБ передовых
методов труда повы-
сить исправность са-
молетов ИЛ-18,
АН-12, АН-24 на 5
проц., а самолетов с
поршневыми двигате-
лями — на 2 проц. вы-
ше нормативов, уста-
новленных приказом
МГА.

Добиться ликвида-
ции простоев самолето-
моторного парка на
техническом обслужи-
вании, вызываемых не-
достатком запасных
частей.

Обеспечить сокра-
щение и реализацию
излишних запасов не-
установленного обо-
рудования.

Добиться снижения
расхода авиатоплива
на 2,6 проц. (4500
тонн) от выделенных
фондов на 1970 г.

Обеспечить разра-

ботку и внедрение
планов научной орга-
низации труда в пред-
приятиях управления
и получить условной
экономии 280 тысяч
рублей, в том числе от
внедрения 600 рациона-
лизаторских пред-
ложений — 120 тыс.
рублей.

Повысить расчет-
ную рентабельность
против утвержденного
плана на 0,5 про-
цента.

Добиться регуляр-
ности самолетовые-
тов из аэропортов уп-
равления 88 проц. и
регулярности рейсов
86,5 проц. Не иметь
отмен и задержек рей-
сов по вине личного
состава.

Обеспечить постоян-
ную эксплуатацион-
ную готовность аэро-
дромов и светотехни-
ческих средств посад-
ки, высокую надеж-
ность и точность рабо-
ты радиотехнических
систем навигации и
посадки самолетов
первой категории.

На 5 проц. повы-
сить надежность дей-
ствия устройств радио-
навигации и связи.

Постоянно повы-
шать культуру обслу-
живания пассажиров,
улучшать справочно-
информационную ра-
боту, шире внедрять
комплексную механи-
зацию и автоматиза-
цию процессов обслу-
живания в агентствах
и аэровокзалах. Не
допускать утери бага-
жа и грузов по вине
авиаработников.

Дополнительно от-
крыть не менее 15
касс по продаже биле-
тов на территории уп-
равления.

За счет дальнейшего
повышения квалифи-
кации летного и инже-
нерно-технического со-
става, улучшения ор-
ганизации летной ра-
боты, руководства
движением самолетов,
подготовки материаль-
ной части самолетов и
вертолетов полностью
исключить летные
происшествия по вине
личного состава.

Выполнить план ка-
питальных вложений в
сумме 5,6 млн. рублей
к 25 декабря и план
по вводу основных
средств в сумме
4 млн. рублей к 28 де-
кабря.

ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 1970 ГОДУ:

К 22 апреля —
90-квартирный жилой
дом в Магнитогорском
предприятии. К 18
августа — 72-квар-
тирный дом в Киров-
ском предприятии.

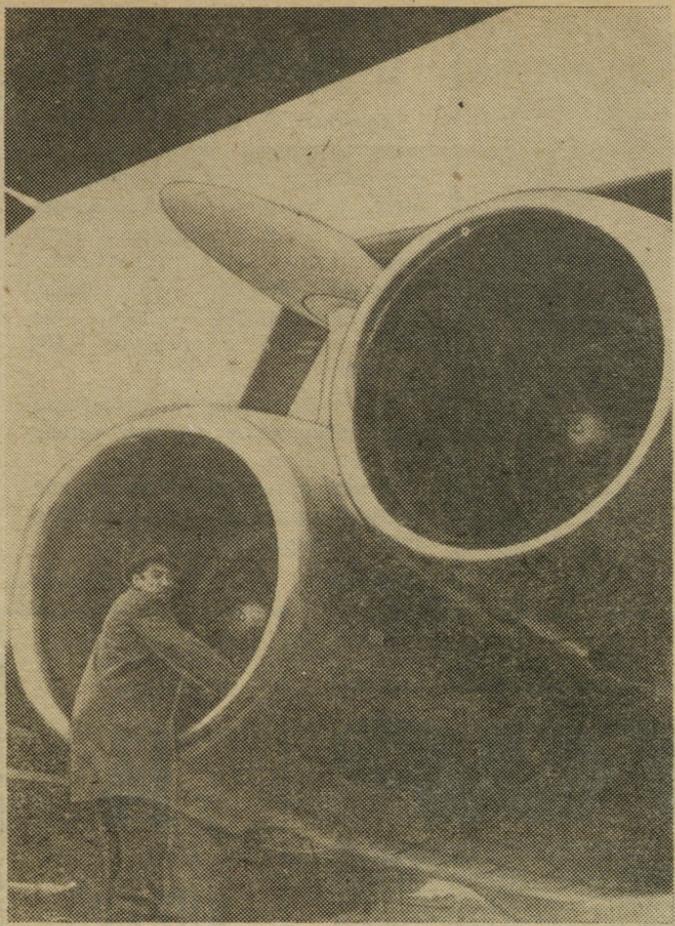
III. ПО ВЫПОЛНЕ- НИЮ ПЯТИЛЕТ- НЕГО ПЛАНА:

План по пассажиро-
обороту выполнить к
1 ноября 1970 года и
налетать сверх пяти-
летнего плана 500
млн. пассажиро-кило-
метров.

По налету приве-
денных часов авиации
спецприменения 5-лет-
ний план выполнить к
15 августа и налетать
сверх плана 50
тыс. часов.

Повысить произво-
дительность труда за
пятилетие на 35 про-
центов по отношению
к 1965 году.

Получить условной
экономии от внедрения
планов НОТ 1 млн.
200 тыс. руб., в том
числе от внедрения
2400 рационализатор-
ских предложений 420
тыс. рублей.



ПОСТОЯННО—

«ОТЛИЧНО»

ГЛАВНОЕ—

Безопасность полетов

Мне вспомнил с я плотник из «Повести о лесах» Паустовского, когда начальник цеха Фатых Мухаметович Валитов сообщил очередную факт, неоспоримую доказывающий редкие способности бригадира Сергея Улановского.

Пермский авиатехник казался сродни герою Паустовского. У него был тоже свой, профессиональный, «касимовский» почерк и чутье. По одному ему ведомым путям Улановский определял неисправность в двигателе самолета. Он находил дефекты там, где другой при самом тщательном осмотре их не замечал и мог сказать: «Все в порядке».

— Он у нас специализируется на трещинах головок цилиндра, — продолжает Валитов. — Мы их относим к категории сложных дефектов. Опыт-

ные техники чаще улавливают их на слух. Посторонний шум, при мешивающийся к привычной работе двигателя, звучит для них как фальшивая нота. Улановский ко всему прочему быстро находит дефект визуально.

Представив, как готовившиеся к взлету самолеты вступают в мощный хор — определи делю попробуй, какой из них дал «петуха», — почтительно возражаю... Все-таки на слух установить дефект труднее.

— Ничего подобного, — вмешивается начальник смены В. Ирошников, — гораздо большее искусство требуется, чтобы обнаружить его визуально.

Улановский нетороплив в движениях, к работе отношение у него бережное, строгое. Говорит тихо, словно уговаривая. Распоря-

жения, отданные бригаде, вероятно, воспринимаются как просьбы, от которых нельзя уклониться, потому что сказаны человеком, которого уважают.

Уважают бригадира за огромное трудолюбие, за умение блестяще справиться с любым сложным делом. Как-то на одном из самолетов вышел из строя агрегат РИМ-24. Улановский поставил своеобразный рекорд, сменив его за четыре часа. Причем без съемки бака и слива масла.

Синими зимними утрами и вечерами у техников работы не прекращаются. На каждого по четыре самолета. Тянутся они в струнку, чтобы выполнить задание. В таком случае от помощи не отказываются. Закончит дело бригада Улановского пораньше, можно и по домам. Но он прежде посмотрит, как там у соседа. Если что, вновь повернет на стоянку самолетов.

Оценка работы — величина переменная. Может отклониться в сторону плюса и минуса. В силе бригады сделать ее постоянной. В Пермской АТБ за

каждый трудовой день выставляется оценка. Члены бригады Улановского поддерживают свой престиж, она чаще бывает равна у них высшему баллу.

В социалистическом соревновании в честь ленинского юбилея вот уже несколько раз подряд улановцы выходят на призовые места. В бригаде нет «старичков», на своем веку обслуживающих ПО-2. Сам Улановский в АТБ трудится около пяти лет, у двух Валериев — Калмахелидзе и Баядина — стаж исчисляется годом. Но, как отзывается бригадир, в нынешнем сезоне они уже смогут работать самостоятельно.

...Когда-то на уроках химии нам говорили, что процесс кристаллизации начинается вокруг правильного кристалла. Точно так же и у людей. Те, кто прошел школу Сергея Улановского, берут у него то трезвое отношение к работе, которое не дает ее делать кое-как, то стремление к совершенствованию, без которого не может быть настоящего специалиста.

Н. МАСЛОВА.

НОВЫЕ КНИГИ

Издательство «Транспорт» в 1970 году выпустит ряд книг, предназначенных для летчиков, штурманов, инженеров и техников гражданской авиации. Среди них работа И. М. Борановского «Авиационный расчетчик НРК-2». В книге дается назначение и устройство авиационного расчетчика, приведены правила его хранения, освещены задачи, решаемые с помощью расчетчика по самолетождению и специальному применению авиации в народном хозяйстве.

В монографии Н. Д. Торопцева «Авиационные асинхронные генераторы» освещаются проблемы теории самовозбуждающихся генераторов, короткозамкнутых асинхронных генераторов независимого возбуждения.



Советская гражданская авиация каждый год пополняется новой техникой. ИЛ-62 — флагман Воздушного Флота, этот самолет все чаще стал приземляться в свердловском аэропорту Кольцово. Лайнер вышел на международные линии, курсирует по маршруту Москва — Токио.

НА СНИМКЕ: самолет ИЛ-62 в свердловском аэропорту Кольцово. Тщательно осмотрят его авиатехники, и снова в путь.

ИНСПЕКТОР — ДОЛЖНОСТЬ ПОЧЕТНАЯ

В подразделениях Уральского управления стало хорошей традицией на каждом разборе в первую очередь выслушивать замечания общественных инспекторов по безопасности полетов. Замечания, как правило, высказываются своевременно. Если на них немедленно реагировать, вовремя устранять подмеченные недостатки, то в летной работе наших подразделений будет гораздо меньше предположений к летным

происшествиям. А это, в свою очередь, является гарантией отсутствия тяжелых летных происшествий.

Основная задача общественных инспекторов — предупредить возможность летных происшествий. Решением этой задачи занимается многочисленная армия различных подразделений. В этом году в Уральском управлении избрано 110 общественных инспекторов по безопасности

полетов. При умелом руководстве ими можно в большинстве случаев вовремя устранить упущения, которые не всегда видны глазу штатного инспектора.

Из сигналов общественных инспекторов очевидно, что командованию Пермского предприятия давно пора обратить внимание на сложившуюся в Соликамском аэропорту обстановку. Здесь отсутствует должный медицинский

контроль за экипажами и диспетчерами службы движения, нет надежного источника резервного электропитания, плохо налажена работа буфета. Что это, мелочи? Конечно, нет!

Безопасность полетов всегда начинается с подобных мелочей.

Работа общественного инспектора — почетная и трудная обязанность. Доверие коллектива с честью оправдывают общественные инспекторы

бортмеханик А. А. Кошеленко, командир корабля ИЛ-18 А. М. Арапов, командир корабля АН-24 И. Е. Спицын, инженер АТБ В. Д. Белкин, пилоты АН-2 Н. М. Сняев, Ю. И. Корневский и многие другие.

Боевая задача общественных инспекторов и руководителей предприятий — усилить бдительность в вопросах безопасности полетов, добиться безаварийной работы в сложных условиях зимнего периода.

В. АЗОВЦЕВ,
ст. инспектор
по безопасности полетов.

18-я международная

Наступление нового года выдвинуло перед работниками службы движения очередные проблемы. Им предстоит освоить управление воздушным движением на английском языке, которое вводится на 18-й международной авиатрассе, а также научиться в совершенстве управлять самолетами, осуществляющими заход на посадку с использованием новой автоматической системы.

Бесспорно, это связано с немалыми трудностями. Первое время, вероятно, не будет достигнуто полного взаимопонимания экипажей и диспетчеров. Кроме технических трудностей радиосвязи, вызванных атмосферными и специфическими помехами, сюда прибавятся трудности фонетического характера. Они могут значительно исказить смысл принимаемых запросов и передаваемых команд. Снизить брак до минимума позволит высокое качество работы радиосредств и четкость команд диспетчеров.

На самолетах иностранных авиакомпаний установлены радиостанции с узкой полосой пропускания. Отклонение частоты $\pm 15-20$ делает уже невозможным нормальный радиосвязь «воздух — земля».

Нельзя не учесть и того обстоятельства, что правила полетов, принятые над территорией Советского Союза, иностранные экипажи знают нетвердо. Отсюда — необходим контроль за выполнением поданных команд. Только тогда можно прекратить связь с самолетом, когда убедисься, что экипаж правильно понял команду с земли. Каждому иностранному самолету на авиатрассе предоставляется «зеленая улица».

18-я трасса возлагает ответственность за управление воздушным движением в первую очередь на РДП Кольцово. Все информации о погоде по маршруту полета, о запасных аэродромах экипажам будут поступать от кольцовцев на английском языке. Кроме того, они не должны упускать из виду возможность возникновения на борту иностранного самолета аварийной ситуации. При этом любой аэродром управления, имеющий искусственное покрытие, может стать запасным. При наличии времени вопрос о направлении иностранного самолета на запасной аэродром согласовывается с УДС.

В исключительных случаях на местах принимается свое решение. При этом на борт обяза-

тельно сообщаются необходимые данные о радиотехнических средствах.

Регулярные полеты иностранных самолетов ожидаются с апреля. К этому времени работники службы движения должны уметь составлять и читать план полета для иностранного экипажа. Для него используются условные обозначения и латинский шрифт. Сроки доставки плана сжаты, — 30 минут. Между тем наши экипажи получают его накануне. Это положение налагает дополнительную ответственность на планирующие органы службы движения.

Другой, не менее важной задачей диспетчерского состава является освоение управления движением самолетов, заходящих на посадку с использованием систем автоматического захода на посадку. В связи с этим каждому диспетчеру, где бы он ни работал, следует знать технические данные системы и требования, предъявляемые к ней.

Чтобы система СП-50 не «капризничала» в работе, она нуждается в хорошем уходе и систематической летной проверке. Зоны А, Б, В и Д курсового и глиссадного маяков должны содержаться в строгом соответствии с техническими нормами, не говоря уже о подвездных путях. Любые отклонения делают возможным отвод самолета от заданной траектории и не гарантируют его благополучную посадку. Именно диспетчеры в первую очередь «бьют во все колокола», если в системе возникнут какие-то неисправности.

От того, насколько серьезно каждый диспетчер подойдет к освоению нового дела, зависит главное условие всей нашей работы — безопасность полетов.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы движения
управления.

Строгое соблюдение правил полета —
служебная обязанность и гражданский
долг каждого авиарботника

Грани большой темы

На партийном собрании в Пермском предприятии начальником управления Н. А. СИДОРЕНКО был сделан подробный анализ деятельности летных подразделений за шесть лет. Как всякое явление, пермские отклонения имеют причины. Основная из них, говорит Н. А. Сидоренко, кроется в дисциплине, в том ослаблении нарушениям, которое дает им почувствовать безнаказанность проступка. Почти третья часть нарушений в предприятии оставлена без последствий. Проступок зафиксирован, но из поля зрения руководителей служб, общественных организаций выпали люди. Кто-то в понятие «дисциплина» вкладывает слишком узкий смысл — своевременный приход на работу, а выполнение служебных обязанностей отодвигается на второй план. Не потому ли совершены летные происшествия пилота-

ми Бояршиновым, Лагутичевым, Бурбой? Недисциплинированность, пренебрежение к правилам, регламентирующим работу экипажей, можно усмотреть в действиях Ляхтина и Руснова. Находясь в конце ноября на оперативной точке, они приняли решение на вылет на неисправном вертолете. Несколько случаев брака, нарушений технологической дисциплины, повторности дефектов зарегистрировано в авиационно-технической базе. Слабое знание кадров, характера и способностей специалистов — еще одна причина, которая ведет к летным происшествиям. В выступлениях коммунистов были отмечены многие тенденции ее стороны. В частности, командир самолета В. Н. Бурдин остановился на подборе кадров начальников аэропортов местных воздушных линий. На некоторых из них нельзя по-

простой пример, замечает он, однажды аэропорт Гайны закрылся на 10 суток. Сообщили: на полосе лед. На деле заключение оказалось неверным. По своему состоянию аэродром был ничуть не хуже пермского, с которого все эти дни летали. То же самое произошло в аэропорту Усть-Черное. Чтобы подобных оплошностей было меньше, командному составу следовало бы почаще проверять состояние аэродромов. Правильная информация помогла бы экипажам избежать поломки лыж самолетов. О просчетах в подготовке специалистов говорил командир самолета С. А. Доможиров. Молодым пилотам, пришедшим в подразделение в 1969 году, как правило, не сообщают о летных происшествиях. Может быть, о них не совсем приятно вести речь, но ошибки учат. Особенно мало внимания уделяется подготовке кадров, рабо-

тающих на периферии. В последнее время аэропорты области стали оснащаться радиооборудованием. Но вот существенная деталь: людей не научили правилам радиообмена. В ответ на запрос экипажа на посадку можно услышать реплику: «Да садитесь, пожалуйста». В выступлении командира летного подразделения В. В. Петухова был затронут вопрос о закреплении специалистов. Частая смена командных кадров, естественно, не дает пользы. В летном коллективе ЛИ-2 за небольшой срок сменилось семь командиров и четыре заместителя, в то время как этот коллектив является базой для переучивания на самолеты АН-24. Вся эта чехарда отрицательно сказывается на выучке летного состава. Ведь у каждого нового командира свой стиль работы, подход к делу, требо-

Воспитание у молодых авиаторов душевных качеств, поларных равнодушию, когда каждая ошибка, просчет коллектива оборачивается личным несчастьем, должна стать важной заботой партийной организации. Эту мысль высказал старейший летчик Т. И. Асабин.

После каждой поломки самолета в предприятии составляли целый комплекс мероприятий, которые должны исключить их. Однако, поломки вновь повторялись. Беда в том, что мероприятия зачастую оставались на бумаге.

За массовой мероприятий, замечает начальник АТБ И. Е. Машкинский, мы перестали видеть главные документы, регламентирующие работу авиационных специалистов, снизили к ним требовательность.

На партийном собрании коммунисты разработали хороший план, превращение в жизнь которого должно дать заметные сдвиги в укреплении безопасности полетов в Пермском предприятии.



Экономия — четыре тысячи

«Комсомольский прожектор» Магнитогорского объединенного авиапредприятия провел проверку условий быта, жизни молодых специалистов в общежитиях, их участие в производственно-общественной жизни коллектива.

В авиапредприятии два общежития: в городе и аэропорту. В комнатах чисто, светло. Для молодежи выписано много журналов и газет. Установлены телевизор, магнитофон, радиолы «Ригонда». По просьбам молодых специалистов администрация приобрела полный набор музыкальных инструментов для эстрадного оркестра, лыжи, коньки, настольные игры.

Большинство комсомольцев Магнитогорского предприятия имеют поручения. Многие участвуют в рационализаторской и изобретательской работе, в разработке планов научной организации труда. Молодые рационализаторы подали 13 предложений, экономия от них составляет около четырех тысяч рублей.

А на кухне тесно...

Рейд «Комсомольского прожектора» проведен и в аэропорту Кольцово. Участники его посетили общежитие. Оно перенаселено, в нем живет 282 человека вместо 265. В общежитии есть помещения для кухни, но оборудовано оно не полностью. Поэтому готовить жильцам приходится чаще в комнатах. Есть и другие бытовые неполадки — например, перебои с горячей водой в душевой. Жалобы и просьбы молодых рассматриваются не всегда правильно и не всегда вовремя. Две недели красный уголок был под замком — и здесь поселили новоселов. Незаконно живет в общежитии И. И. Плямоватая, работник аптеки № 20 компрессорного завода.

Участники рейда отмечают активность молодых специалистов в рационализаторской и изобретательской работе, создании планов НОТ.

Классность молодых специалистов повышается по мере отработки ими срока, нужного для приобретения определенных навыков. Часть молодых специалистов выдвигается на руководящие должности.

Молодые специалисты активно участвуют в общественной, комсомольской и спортивной жизни.

ПОЗАДИ ПЕРВЫЙ ЭТАП

Подведены итоги работы первичных комсомольских организаций УрУ ГА за первый этап социалистического соревнования в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Много добрых дел на счету молодежи нашего управления. О них рассказывают рапорты, которые поступили в политотдел на рассмотрение комиссии

Д НЕМ и ночью не умолкает рабочий шум на почтово-грузовом складе аэропорта Кольцово. День и ночь стоят недалеко готовые к взлету гигантские самолеты АН-12, воистину «воздушные извозчики».

Заместитель отдела перевозок по грузовой службе авиапредприятия А. И. Громов рассказывает:

— По плану Министерства ГА мы должны были в 1968 г. доставить 755 тонн товаров юга. Перевезли

для определения лучших комсомольских организаций. Исключение составили комитеты комсомола второго Свердловского предприятия, авиапредприятия и СМУ-8, не представившие своих отчетов.

На страницах нашей газеты мы регулярно информировали читателей об успехах, хороших начинаниях и интересных делах комсомольцев УрУ ГА. Сегодня поговорим о недостатках.

Анализируя рапорты, комиссия пришла к выводу, что комсомольские организации недостаточно изучили положение о смотре. Рапорты, например, ижевцев, кировчан, магни-

тогорцев составлены поверхностно, некоторые пункты просто перечислены без какой-либо расшивки.

Следует сказать и о внутрисоюзной работе, которая даже у лучших комитетов, таких как в первом Свердловском предприятии, Курганском, Челябинском, поставлена слабо: в некоторых комсомольских группах служб имеется задолженность по членским взносам.

Но особо надо остановиться на Ленинском зачете, который проводится не на должном уровне, за исключением челябинцев и кольцовцев, у которых проходят теоретические конферен-

ции, вечера и диспуты по трудам Владимира Ильича, и комсомольской группы отдела перевозок Магнитогорска, а также АМСГ Ижевского предприятия.

При подведении итогов учитывалась работа коллективов художественной самодеятельности, и здесь необходимо сказать доброе слово о зауральских комсомольцах, сумевших создать на предприятии свой оркестр и совет клуба, занимающийся вопросами художественной самодеятельности. Подобные советы не мешало бы организовать и на других предприятиях, в частности, в Ижевске, тем более,



что там есть для этого все возможности.

Учитывая результаты работы, комиссия решила присудить первое место за первый этап смотра комсомольской организации первому Свердловскому объединенному предприятию, второе — Кургану, третье — Челябинску и Перми.

Я. КРАСИЙ, помощник начальника политотдела УрУ ГА по комсомолу.

Строителям Сургута, нефтяникам Баку

КРЫЯТЫЕ БУДНИ

2652 тонны, в три раза больше.

География отправления грузов из Свердловска обширна — от Воркуты, Сыктывкара на севере до Душанбе на юге, от Львова и Киева на западе до Хабаровска и Магадара на востоке.

Сейчас идет в основном стальная техника. Приняли буровой инструмент на Норильск (с перевалкой в Красноярске), отпавляли не так давно оборудование в Баку.

Больше возиться приходится с негабаритными грузами. На-

пример, с оборудованием для монтажа опор. Дело в том, что строители треста Уралстальконстр упряжия вершат сейчас важное дело. Они ведут монтаж переходных опор высотой более 180 метров через реку Обь в Сургуте.

Маркировщики выставляют на грузы — и он готов к путешествию в небо. Самоотверженно работают и в снег, и в ветер грузчики А. А. Козырев, П. Д. Глобал, И. Б. Янгильдин, П. Г. Дьяченко.

К. ЮРЬЕВ.

Уголок рационализатора

● Примените у себя

ПРОСТО И НАДЕЖНО

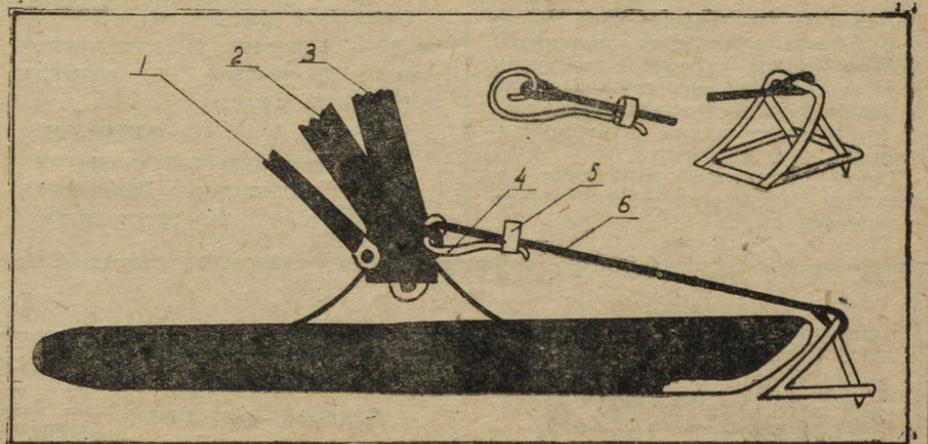
При опробовании двигателя АН-2 в зимних условиях бывают случаи, когда самолет наезжает на колодки и выводит при этом из строя лыжи. Для исключения подобных случаев рационализатор Уктусского аэропорта А. М. БАХАРЕВ предложил простой выход: применить предохранительный трос, который одним концом крепится к верхней части колодки, а на втором делается петля.

При установке колодок под лыжи трос надевается на крючок, который, в свою очередь, цепляется за передний поднос шасси. В таком положе-

нии трос должен немного провисать, чтобы колодка имела возможность вдавливаясь в снег при накатывании лыжи, натягивая при этом трос. Натянутый трос удерживает колодку перед лыжей и не дает возможности лыже наехать на колодку.

Это приспособление хорошо показало себя в эксплуатации, а поэтому его можно рекомендовать для внедрения в других предприятиях управления.

Л. БЕЛОВОРДОВ, авиатехник Уктусского предприятия.



ИЗ ИСТОРИИ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

В конце двадцатых годов советские конструкторы создали мощные бомбардировщики ТБ-1 и ТБ-3, имевшие по тому времени большие дальности полетов—1500—2500 километров. Наша авиация получила возможность в будущей войне наносить мощные удары по военным объектам, расположенным в глу-

Летающий аэродром

боком тылу противника. Но при этом стал вопрос: как обеспечить охранение воздушных богатей от истребителей авиации врага?

Конструкторы предложили укрепить на крыльях тяжелых бомбардировщиков по два истребителя, которые к тому времени имели дальность полета всего 800 километров. Истребители отделились от бомбардировщиков только тогда, когда появились самолеты противника. Первый полет такого «гибрида» состоялся 3 декабря 1931 года.

Затем эта система все время совершенствовалась. К тяжелому бомбардировщику крепились по три, четыре, а затем и по пять истребителей. Такое сочетание позволяло использовать ТБ-3 как авиаматку противовоздушной обороны. В конце 1935 года летчик-испытатель Петр Стефановский впервые поднял такой «летающий аэродром» в воздух.

Н. АНИСИМОВ.



У крыльца дома Виктора встречает четырехлетняя дочь Иринка. С раскнутыми ручонками она бежит на встречу отцу.

Виктор достает из кармана своего форменного костюма две шоколадки. «Целых две, целых две», — лепечет Иринка, охватив ручонками шею отца. Сегодня Виктор возбужден. Это замечает жена.

— Что-нибудь случилось?

— Случилось, Ольга. Понимаешь, завтра лечу в первый самостоятельный...

Рано утром Виктор целует спящую Иринку, направляет светлые мягкие волосы дочери, — уходит на работу. До аэродрома он идет пешком. Хочется пройтись по тенистой аллее. Движения на улицах этого маленького городка еще нет. «Утро начинается с рассвета...» — приходят на ум слова из песни. «Да, утро начинается, а с ним мой знаменательный день. Са-

Утро начинается с рассвета...

мостоятельный... командир! Наконец-то!»

Перед вылетом он принимает у техника самолет, расписывается в бортике. Еще раз внешним осмотром проверяет самолет. Пассажиры рассаживаются по местам. «Пристегнуться», — говорит Виктор. Второй пилот Володя Морозов закрывает дверь.

Крылатая машина плавно отрывается от земли, набирает высоту. Затем ложится на заданный курс. Внизу змейкой вьется речка. Слово картонные домики, раскинулись деревушки.

Виктор внимательно следит за приборами. Когда был вторым, то как-то меньше следил за приборной доской — все было привычно, да и надеялся на командира. А сейчас он сам командир, в его распоряже-



нии самолет, а в нем люди. Через несколько минут внизу показывается аэропорт назначения.

— Я борт 23739. Прошу вход. Подскажите ветерок... давление.

— Ветер 3—4, курс 310... Садитесь, — слышится в ответ голос диспетчера. Самолет подруливает к аэровокзалу.

...Взлет. «Аннушка» бежит по неровной площади аэродрома... Оторвав машину, Виктор берет обратный

курс. Но что это? Самолет не слушается руля поворота. Виктор не верит этому. «Наверное, боковичок сильный», — успокаивает он себя. «Аннушку» тряхнуло.

«Что-то с тросами управления...» — думает Виктор. На лбу выступили капли холодного пота. Бросил взгляд на второго. Тот спокоен.

— Володя, с рулем что-то.

Через несколько минут должен быть базовый аэродром. «Придется садиться с этим курсом, с каким идем. Расхождение с посадочным на несколько градусов», — говорит Виктор второму.

— Прошу освободить взлетную и принять меня. Что-то с рулем поворота. Как полоса? — несется в эфир.

— Полоса свободна. Разрешаю посадку. Будьте вни-

мательны. Ветер боковой. Виктор внимательно следит за приборной доской. Только капельки пота выдают волнение.

Плавно коснувшись колесами земли, самолет подрулил к перрону. Выключив двигатель, Виктор медленно снял гарнитуру. Достал платок. Вытер лицо.

— Спасибо за полет, — благодарят, выходя из самолета, пассажиры второго пилота Володю Морозова.

— Вы его благодарите. Он главный, — говорит Володя, указывая на Виктора. — У него сегодня первый самостоятельный...

Через неделю Виктору вручили именные часы за мужество и находчивость, проявленные в аварийной ситуации.

Л. БЕЛОБОРОДОВ,
авиатехник Уктусского предприятия.

Труд, режим, отдых

Труд летчика необычен: ему приходится летать на больших высотах и скоростях, днем и ночью. Для того чтобы обеспечить безопасность полетов, он должен обладать пространственной ориентировкой, быстрой сообразительностью, вестибулярной и эмоциональной устойчивостью. Поэтому летчик должен постоянно заботиться об укреплении своего здоровья.

Что же влияет на самочувствие и работоспособность человека в воздухе? Каким должен быть предполетный режим, чтобы сохранить летчику бодрость и выносливость?

Утомление, полеты на тощак или сразу же после обильного приема пищи, алкоголь даже в небольших дозах, полеты в болезненном состоянии — все это способствует снижению работоспособности и внимания в полете, приводит к плохой переносимости перепадов давления и влияния ускорений.

Дневным полетам должен предшествовать непрерывный сон не менее 7—8 часов, а перед ночным полетом — дополнительно 4-часовой отдых.

Накануне полета на реактивных, турбовинтовых самолетах и при полетах на зондирование атмосферы исключаются из питания такие продукты, как ржаной хлеб, бобы, горох, фасоль, кукуруза, пшено, свежая и квашеная капуста, огурцы свежие и соленые, помидоры. Запрещается перед полетом употреблять квас, пиво, газированные воды.

Прием даже самых малых доз алкоголя накануне полетов на любых типах самолетов отравляет организм, нарушает координацию движений, понижает устойчивость организма к кислородному голоданию, приводит к ослаблению внимания и не критической оценке обстановки, в результате чего экипаж не может обеспечить безопасность полета.

Курение приводит к истощению центральной нервной системы и появлению преждевременной усталости. Вследствие этого иллюзии и признаки укачивания в полете чаще бывают у курильщиков. Никотин ухудшает работу сердечной мышцы.

Обеспечение безопасности полетов зависит не только от технического состояния самолетов, но и от физической подготовленности организма летчика. Хорошее состояние организма, его длительная работоспособность

поддерживается и укрепляется физическими упражнениями. Под влиянием физических упражнений в мышцах происходят значительные изменения. Если мышцы тела находятся в длительном покое, они начинают слабеть, становятся дряблыми, уменьшаются в объеме, постепенно теряют силу.

Длительное и вынужденное пребывание летчика во время полета в одной постоянной позе, пассивный отдых и нежелание заниматься физ-

культурой и спортом способствуют таким изменениям в мышечной системе.

Для всестороннего физического развития и поддержания организма летчика в хорошей спортивной форме рекомендуются гимнастика, плавание, прыжки в воду, спуски с гор на лыжах, лыжные прогулки и т. д. Все это улучшает работу органов дыхания, сердца, вестибулярного аппарата, укрепляет нервную систему и повышает выносливость организма в полете.

М. ГОРЮКОВА,
ст. инструктор по физкультуре и спорту УрУ ГА.

Кандидат готовится в мастера

Молодежь Курганского объединенного предприятия увлекается боксом. Среди них есть спортсмены первого, второго разрядов и кандидат в мастера — техник-приборист лаборатории РЭСОС Н. Медведчиков, неоднократный чемпион области.

Недавно Николай летал в Уфу, где проходил традиционный Всесоюзный

турнир памяти Н. Гастелло. Авиатор оказался на высоте. В своей весовой категории (до 58 кг) он занял второе место.

Сейчас он упорно тренируется. В наступившем году Николай намерен получить звание мастера.

Ц. ПАВЛОВ.

СПОРТ

ОТДЫХ — НА ЛЫЖАХ

Пальники — излюбленное место отдыха пермяков. Здесь энтузиасты разных видов спорта соорудили подъемник, и теперь горнолыжники и спортсмены, специализирующиеся на скоростном спуске, тренируются, повышая свое мастерство.

Сюда регулярно приезжают и лыжники Пермского объединенного авиапредприятия.

Очередной лыжный поход состоялся 10—11 января. В нем приняли участие 15 человек — связисты, авиатехники, пилоты.

Б. ФЕТИСОВ,
секретарь комсомольской организации Пермского авиапредприятия.

С 6 по 11 января на стадионе кольцовских авиаторов проходили соревнования дворовых команд по хоккею с шайбой, в кото-

Они играли 3 периода по 15 минут.

В воскресенье, 11 января, состоялся матч, который выявил победителей. Ими

рых приняли участие шесть детских коллективов: «Авиатор», «Спутник», «Антей», «Метеор», «Факел» и «Вымпел».

Состязались школьники 1956—1958 годов рождения.

оказались хоккеисты команды «Авиатор», которые выиграли у «Спутника» со счетом 4:0. На третьем месте «Антей».

Определены самые результативные нападающие, лучшие защитники и вратари. В их числе мальчики из 92-й школы — И. Кривых, С. Касатов и В. Смирнягин.

Судили соревнования старшкласники Прокопенко и Русинов.

«Авиатор» победил

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

Свердловск, И-20,
аэропорт Уктус.

НС 12008 Заказ № 1328

22-05-21, доб. 1-96.

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

