

НАМ ТРИДЦАТЬ

В июле газете «Авиатор Урала» исполнилось 30 лет. Это пора зрелости. Оглядываясь на пройденный путь, листая старые подшивки «Крыльев Урала» (так первоначально называлась газета), мы знакомимся с летописью развития гражданской авиации нашего края. Печатный орган Уральского управления ГА всегда был и остается активным пропагандистом передового опыта, вестником трудовых будней уральских авиарботников.

Мы поздравляем наших читателей и рабкоров с 30-летием газеты. В свою очередь сердечно благодарим за поздравления в адрес редакции.

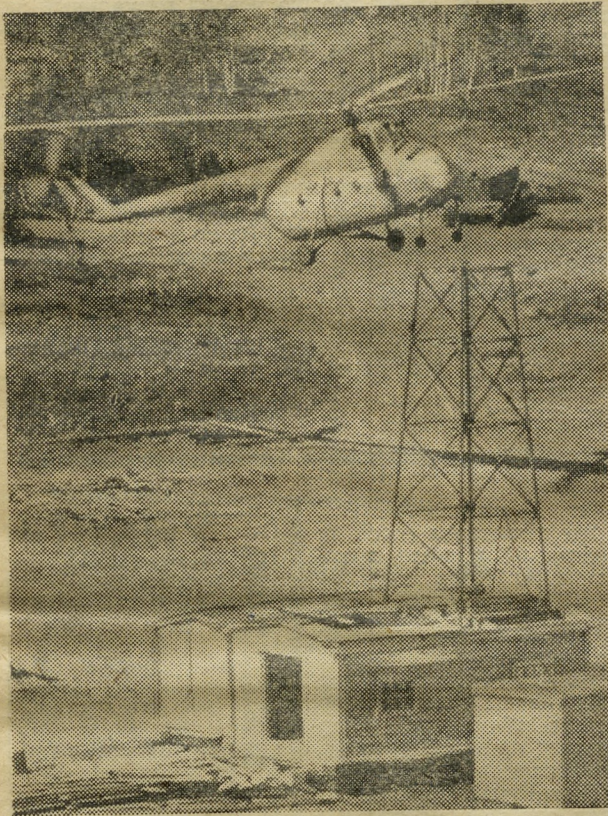


Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



Навстречу 50-летию СССР



31 июля 1922 года «Правда» сообщила:

«Первый пробный полет воздушной линии Москва—Нижний, состоявшийся 29 июля, дал хорошие результаты, несмотря на неблагоприятную погоду. Весь путь в 408 верст пройден на высоте 250 метров в 2 часа 35 мин. От Владимира до Нижнего зарегистрировано несколько удобных полей для вынужденных спусков. Обратный путь был совершен против ветра, что удлинит его на целых 40 мин...»

...В кабинете министра гражданской авиации Б. П. БУГАЕВА висит огромная карта Советского Союза. На ней буквально нет живого места — так она перечерчена линиями, отмечающими маршруты сегодняшнего Аэрофлота.

— В нашей стране Аэро-

СПУСТЯ ПОЛВЕКА

флот имеет порты в тысячах крупных городов, районных центров, других населенных пунктов, — рассказывает Борис Павлович. И если расстояния между ними сложить, то протяженность всех воздушных линий составит более 650 тысяч километров.

— Шесть пассажиров за тот первый день и четыреста тысяч человек за нынешний летний день. Как сравнить все это?...

— Приведу еще одно сравнение, — продолжает Б. П. БУГАЕВ. — В довоенном 1940 году Аэрофлот перевез 400 тысяч человек за весь год, а нынче такое же

число пассажиров мы обслуживаем за день...

О гигантском росте нашей гражданской авиации говорит и такой факт. Аэрофлот сейчас перевозит значительно больше пассажиров, чем все авиакомпании Англии, Франции, Италии, ФРГ, Японии и Канады, вместе взятые, хотя численность населения этих высокоразвитых капиталистических стран превышает численность населения СССР более чем на одну треть.

Советский воздушный транспорт стал за эти годы неотъемлемой частью нашей жизни, работы и отды-

ха буквально во всех районах страны. В Якутии, например, за год перевозится пассажиров в два раза больше, чем все население самой республики. Самолетом и вертолетом там ползается по несколько раз в год каждый — от геолога до каюра и школьника...

408 верст за 2 часа 35 минут тогда... Десять тысяч километров от Одессы до Петропавловска - Камчатского за 13 летных часов сегодня... Таков размах крыльев Аэрофлота на территории Страны Советов. Его трассы давно уже шагнули и за пределы Родины. В столицах 62 зарубежных стран встречаются и провожают воздушные корабли с государственным флагом СССР на бортах.

П. БАРАШЕВ.
«Правда».

НА СОВЕТЕ УПРАВЛЕНИЯ

31 июля состоялось расширенное заседание совета Уральского управления гражданской авиации, посвященное вопросам безопасности полетов.

Начальник Уральского управления ГА Н. А. Сидоренко рассказал о положении дел с безопасностью полетов как в Аэрофлоте, так и в предприятиях нашего Уральского управления, дал анализ безотлагательных мер по безопасности полетов.

Начальник инспекции по безопасности полетов управления В. И. Азовцев

вскрыл причины нарушений, указал, что ослаблена роль командно-руководящего состава на местах.

Заместитель главного инженера управления С. И. Зайдинс остановился на работе инженерно-авиационных служб в предприятиях управления, заместитель начальника УрУ ГА М. А. Терентьев — на деятельности наземных служб, отметил недостатки в их работе.

Представители командования Кировского и Уктусского авиапредприятий рассказали о мерах по

улучшению работы в своих коллективах, о том, что делается для обеспечения безопасности полетов. Начальник АТБ Кольцово Я. М. Ярошевич сообщил о внедрении бездефектного метода.

Заведующий административным отделом Свердловского обкома КПСС А. И. Мясников в своем выступлении подчеркнул мысль о нетерпимости в авиации происшествий по вине личного состава. Появилась привычка к недостаткам, а это плохой попутчик. А. И. Мясников гово-



рил и о дальнейшем совершенствовании политико-воспитательной работы в Уральском управлении, об улучшении культуры обслуживания авиапассажиров.



Вертолет летит в тайгу, к добычкам газа, нефти. Различное оборудование, грузы на его борту ждут в молодом городе Сургуте.

Фото В. Ветлугина.

Сто помощников строителей

Более ста человек пришли недавно в новое здание Курганского аэровокзала, чтобы приблизить день его сдачи.

Они убрали строительный мусор, наводили чистоту и порядок в кабинетах и залах нового здания.

Такие субботники на строящемся аэровокзале стали регулярными. Сюда ежедневно приходили на помощь строителям бригады, составленные из работников всех служб.

В. СТЕПАНОВ.

ЭКИПАЖИ ДЕРЖАТ СЛОВО

В начале года экипажи летного подразделения самолетов ИЛ-18 Кольцовского авиапредприятия брали на себя повышенные социальные обязательства в честь 50-летия образования Союза Советских Социалистических Республик. Один из пунктов этих обязательств гласил: в течение юбилейного года выполнить рейс Свердловск — Москва—Свердловск полностью на сэкономленном топливе.

И вот уже к августу права совершить такой рейс добился экипаж командира

корабля В. П. Машкова. Благодаря точному подбору маршрута и режима полета по различным воздушным трассам страны этому летному коллективу удалось за полгода сберечь государству 13 тонн топлива.

В ближайшее время полеты в столицу нашей Родины на сэкономленном топливе смогут выполнить и экипажи Н. М. Чухно, В. А. Любина, Г. Н. Большакова.

А. ЕРЕМИН.

Комсомольцы — селу

В Ижевске объявлен месячник помощи селу по заготовке кормов. По решению Первомайского районного комитета ВЛКСМ комсомольцы авиапредприятия послали в совхоз «Россия» Завьяловского района своих представителей.

Работали ребята с огоньком. Среди лучших можно назвать комсомольцев Бориса Афонина и Рифа Гизатулина.

На помощь труженикам села выезжала группа из восемнадцати человек. А недавно на работу в совхозы Завьяловского района для помощи в заготовке кормов на целый месяц выехало еще более двадцати комсомольцев авиапредприятия.

Ю. БУДРИН,
секретарь комитета ВЛКСМ.

НОВОСТИ

ТЕЛЕГРАММА

СИДОРЕНКО, СЫСОЛЯТИНУ

Министерство гражданской авиации СССР и ЦК профсоюза авиарботников по итогам всесоюзного соревнования за 2-й квартал присудили Кировскому предприятию 2-ю денежную премию в сумме 5 тысяч 600 рублей, отметили хорошие показатели работы Пермского предприятия, где командиром И. С. Воробьев.

Поздравляем коллективы авиапредприятий с достигнутыми результатами, желаем дальнейших успехов в работе.

БУГАЕВ, ЗУЕВ.

МЕРЫ БУДУТ ПРИНЯТЫ

На профсоюзной конференции Курганского авиапредприятия в центре внимания собравшихся встал вопрос о мерах по борьбе с пьянством и алкоголизмом.

Участники конференции приняли план мероприятий, которые будут проведены здесь в ближайшее время.

План предусматривает спортивные мероприятия, организацию досуга, отдыха работников коллектива и их семей.

Аэрофлот: 50 лет



НЕ ТАК МНОГО найдется людей летной профессии столь же опытных и заслуженных, как Иван Федорович Халин.

Впервые он взял в руки штурвал самолета в 1941 году. Учился. Воевал на Пе-2. После войны ушел в гражданскую авиацию. Летал на Ли-2, ИЛ-12. Одним из первых свердловчан в 1958 году стал командиром корабля ИЛ-18. Вот уже десять лет Иван Федорович носит гордое звание пилота первого класса. Но главная его заслуга в том, что с 1960 года он непрерывно выполняет в Кольцово обязанности внештатного пилота-инструктора. За это время им подготовлено тридцать один командир корабля ИЛ-18. Ученики Ивана Федоровича летают в Свердловске, Челябинске, Перми, Киеве, Ташкенте и Москве.

В своих заметках опытный пилот делится мыслями о взаимодействии экипажа, о работе с командиром-стажером в воздухе и...

НА ЗЕМЛЕ

Все начинается с первой встречи. Когда в экипаж приходит новый человек, то первым делом необходима своеобразная «притирка» индивидуальности и уже сложившегося коллектива друг к другу. Особенно это важно, когда новичок оказывается в левом командирском кресле — пусть даже только в качестве стажера.

Естественно, что знакомство происходит на земле. Это в какой-то мере своеобразный экзамен, назначение которого с теоретической точки зрения проверить профессиональные качества вводимого в строй командира.

Я, как инструктор, даю стажеру определенные задания, а потом проверяю их выполнение, учитывая при этом знание «Руководства по летной эксплуатации самолета ИЛ-18» и всех других руководящих документов.

ПЕРВОЕ совместное занятие мы проводим обычно в АДП. Причем это не только проверка знаний стажера, но и просто обоюдная беседа, помогающая нам обоим привыкнуть друг к другу.

И все же главное в ней — деловая часть. Я со своей стороны привожу некоторые примеры из личной практики, отмечаю те или иные ошибки своих прежних учеников, ставя при этом перед новым коллегой конкретную задачу: рассказывать и объяснять его действия в подобных условиях. Чтобы будущий командир корабля лучше усвоил теоретическую часть, я прошу его сопроводить свой рассказ рисунками и схемами, которые он чертит прямо в ходе беседы. Все это помогает зрительно запомнить самые важные моменты летной практики.

ПАРНИШКА рос на Урале в Миньярском районе Челябинской области под Златоустом, в семье лесничего. И он пошел бы, наверно, по стопам отца и деда — в 14 лет работал лесорубом, если б не увидел объявления о наборе в школу ФЗО. Так Алексей впервые приобщился к технике, стал слесарем. Но проработал им недолго — проведаль о наборе в школу машинистов паровоза. Осваивал новую профессию, а душа рвалась в небо. То было время Чкалова и Громова, время межконтинентальных полетов и освоения Северного полюса, девиза «Летать выше всех, дальше всех и быстрее всех». Одним из первых среди сверстников Алексей стал заниматься в Курганском аэроклубе, осваивал азы вождения воздушных машин. Так сын рабочего, сам рабочий пересел со стаального коня на небесный.

Весть о войне, нападении фашистов застала Алексея Базунова в армии, близ Байкала, в пути на Запад. Думали тогда: был Хасан, была военная кампания 1939 года — и эта война быстро закончится. А получилось не так.

Коллеге в соседнем

пилотском кресле

необходимо

ДОВЕРЯТЬ

(ИЗ БЛОКНОТА КОМАНДИРА КОРАБЛЯ)

ОДНАКО здесь надо помнить, что в работе пилота нет мелочей, и поэтому важно заострять внимание абсолютно на всех этапах предполетной подготовки и самого полета: от прибытия в медпункт, подготовки экипажа в АДП, осмотра материальной части, запуска двигателей, выруливания и т. д. вплоть до посадки и заруливания на стоянку.

Все это рассказывает сам стажер. Причем рассказывает не только мне одному, но и всему присутствующему здесь экипажу. В случае неточности в ответе каждый имеет право сделать поправку. Так что, кроме проверки знаний новичка, получается еще и своеобразный теоретический тренаж всего летного коллектива.

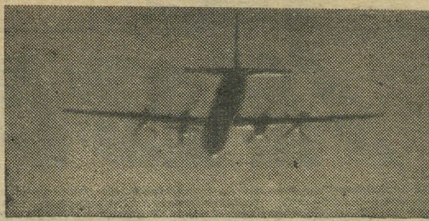
Серьезность этих занятий определяется тем, что на них закладывается фундамент взаимоотношений между членами экипажа и командиром-стажером...

В ПОЛЕТЕ

Обычно сразу становится ясно, с каким командиром летал стажер, будучи вторым пилотом. Тот, кому доверяли пилотировать машину в условиях летной практики, и в левом командирском кресле ведет себя уверенно, со знанием дела управляя самолетом и грамотно руководя действиями экипажа. Ну а тот, кто в качестве второго пилота, даже нелетая значительно больше часов, был только наблюдателем командирской деятельности, став командиром, на первых порах излишне нервничает.

Вот здесь и надо воспитать в нем командирскую уверенность. Причем в роли воспитателя выступают и инструктор, и весь экипаж.

У меня на этот счет давно уже сложилось определенное мнение. Чтобы командир-стажер на самом деле чувствовал себя командиром, я предоставляю ему полную свободу действий. Не вмешиваюсь и в его распоряжения.



Все это происходит потому, что на взлете уже не имеет смысла выяснять со стажером, как действуют тормоза, на каких скоростях рулить, как разворачиваться на полосу и на стоянках — вот где должны сказаться наземные разборки.

Поэтому стажер не только делает все сам, но и не испытывает при этом ни малейшего моего влияния. Меня нет, — говорю я в подобных случаях.

КОНЕЧНО, каждый инструктор в любой момент готов исправить любую серьезную ошибку стажера или не дать ей произойти вообще. Этим самым и определяется инструкторское напряжение, которое значительно превышает командирское. И все же я не допускаю без крайней необходимости никакого вмешательства в действия командира (именно командира, потому что, заняв левое пилотское кресло, стажер принимает эти функции на себя).

Лишь в горизонтальном полете, когда самолет идет на автопилоте, я обращаюсь к своему коллеге: «А теперь перескажите и объясните свои действия». Конечно, у меня уже сложилось мнение обо всем, что он де-

лал, я зафиксировал все его просчеты и положительные качества, но главное, чтобы он сам заметил их и назвал.

По-моему, такой метод ведет к тому, что будущий командир привыкает к ответственному самоконтролю непосредственно в момент управления самолетом.

Совершая экскурсы в свои действия, он еще раз логически выстраивает их, получая четкую и ясную картину. Вот здесь и приходит время для замечаний. Делаю их только в тех случаях, когда пилот сам не заметил тот или иной огрех.

На подсказку во время пилотирования переходу лишь в тех случаях, когда замечаю постоянно повторяющийся недочет. Кроме того, классифицирую все замеченные в полете ошибки молодого командира. Сначала добиваюсь устранения наиболее грубых, а потом берусь и за шлифовку техники пилотирования. Стажер чувствует постоянно нарастающие к себе требования, а это приводит к исчезновению даже малых отклонений от нормативов.

СОБОЙ проверкой для командира-стажера становится заключительный этап полета. Когда он хорошо усвоил визуальный заход на посадку, мы переходим на заходы под шторками, что причаёт к посадкам в сложных метеословиях.

С первых же полетов необходимо обращать наибольшее внимание на выдерживание скорости, курса и глиссады при заходе на посадку. Сначала методологически осваиваем заходы по СП-50, далее по ОСП и РСР. Моменты, которые не получаются, постепенно отработываем до совершенства.

Все это дает командирам-стажерам возможность сдавать зачеты как теоретические, так и по технике пилотирования без ухода на второй круг.

И. ХАЛИН,

командир корабля.

ВАЖНАЯ ТЕМА СОБРАНИЯ

Комсомольцы управления продолжают обсуждать постановление ЦК КПСС «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма». Этот вопрос стал темой комсомольского собрания Ижевского авиапредприятия.

Комсомольцы обсудили положение своей организации в свете постановления.

Была подчеркнута роль «Комсомольского прожектора», оперативного комсомольского отряда, совета молодых специалистов, совета общежития, спортивных организаторов.

Принят план мероприятий, которые будут проводить здесь комсомольцы.

Р. ТОЛОВ.

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ, ГОДЫ

лежал бы тяжело раненный летчик, если б случайно не проезжали мимо наши артиллеристы. Они и подобрали Базунова, доставили в госпиталь.

После нескольких месяцев лечения вернулся летчик на фронт. За первые бои наградили его первым орденом — Красной Звезды. Позже дрался в небе

вылета, участвовал в 34 воздушных боях с противником... Свою специальность летчика-истребителя любит, летал смело и уверенно. Техника пилотирования и штурманская подготовка отличная.

С боями уралец дошел до логова — фашистской Германии. За участие в Великой Отечественной войне Родина наградила А. К. Базунова двумя орденами Красного Знамени, Отечественной войны первой и второй степени, двумя орденами Красной Звезды, шестью медалями. — 46308, проверьте выпуск шасси, посадку разрешаю! — говорит Алексей Калистратович Базунов.

Пришла пора, ему пришлось покинуть скоростную авиацию, и сейчас он работает диспетчером службы движения в аэропорту Кольцово.

У Алексея Калистратовича есть несколько благодарностей от командиров кораблей за оказанную помощь при заходе самолета на посадку. Бывший летчик грамотно и оперативно руководит полетами в сложных метеословиях. Он оставил штурвал, но с небом не расстался.

Ю. ГЕНДЕРТ.

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНИЛОСЬ 30 ЛЕТ СО ДНЯ УЧРЕЖДЕНИЯ ОРДЕНОВ СУВОРОВА, КУТУЗОВА И АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО.

После нескольких месяцев лечения вернулся летчик на фронт. За первые бои наградили его первым орденом — Красной Звезды. Позже дрался в небе



и г. Прохладным. Летали и на прикрытии «пешек», «чаек», на разведку, по 4—5 вылетов в день. Шесть дней всего провела Алексей, 18 августа вернулся на подбитом самолете, но живой и здоровый.

7 сентября 1942 года особо памятно Алексею Калистратовичу. Он уже был опытным летчиком, совершил 84 боевых вылета. И все ж на войне, как на войне. Наши штурмовики и истребители возвращались с задания. А. К. Базунов не

сти самолета — полоснуло словно ножом, затем раздался треск. Боли он сначала не почувствовал, лишь тепло да липкую струю крови в ногах. К счастью, сознание не потерял, проверил — рули работают, повел машину на снижение. Дело было в горах. А базовый аэропорт — за хребтом. Летчик понял, что туда, в часть, не дотянуть, увидел в долине перед горами полянку. Совершил посадку, с трудом отстегнул парашют, с трудом выбрался. И кто знает, сколько про-



УСПЕШНО справляются со своей задачей работники ПАНХ, Курганского авиапредприятия.

Они обработали более 330000 гектаров посевных площадей при плане 400000 гектаров.

Таким образом, авиаторы выполнили годовой план более чем на семьдесят процентов.

Над

совхозными

полями

Одним из передовиков предприятия считается секретарь партийной организации летного подразделения Анатолий Навик. Со своим вторым пилотом комсомольцем Валентином Мацюком они обработали более 28000 гектаров полевых.

Неплохо поработали командир АН-2 коммунист Виктор Иванов, его второй пилот и авиатехник комсомольцы Валерий Кадошиков и Владимир Баранов. На их счету более чем 25000 гектаров обработанной площади.

Ю. ЕРЕМИН,
секретарь партийной организации Курганского авиапредприятия.

Коротко

ЕДИНОДУШНОЕ МНЕНИЕ

На профсоюзной конференции, проходившей в Магнитогорском авиапредприятии, было обнародовано постановление Центрального Комитета партии «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма».

Собравшиеся одобрили положения этого важного документа и проанализировали в его свете состояние своего авиапредприятия.

В выступлениях Ю. Ф. Спирина, С. Д. Третьякова, Н. У. Урманова были названы некоторые работники предприятия, нарушающие дисциплину. Было указано на недостатки, мешающие по настоящему бороться с пьянством, благодушие и попустительство со стороны некоторых начальников служб, нарушения правил торговли спиртными напитками. Участники конференции единодушны в своем мнении: «Пьянству — бой».

А. ЕФИМЕНКО,
рабкор.

ВНЕДРЕНИЕ прогрессивных методов технического обслуживания авиационной техники, позволяющих сократить время нахождения ее на техническом обслуживании, наиболее эффективно использовать самолетомоторный парк, является одной из основных задач, поставленных перед предприятиями гражданской авиации решениями XXIV съезда КПСС.

Одним из наиболее прогрессивных методов технического обслуживания авиационной техники является поэтапный метод технического обслуживания. Он дает возможность сократить время простоя самолетов на техническом обслуживании, наиболее оперативно и эффективно использовать самолетомоторный парк, является большим резервом в деле повышения его исправности.

Расчеты показывают, что если наша АТБ все технические обслуживания по форме номер 3 на самолетах АН-24 будет выполнять поэтапным методом, то это даст повышение исправности этого типа самолета на 3,8 процента, а выполнение обслуживания этим методом по форме номер 5 — на 3,44 процента. То есть практически получается, что на самолете после выполнения одного из этапов в текущие сутки выполняется полет.

В 1970 году исключительно за счет применения поэтапных методов

технического обслуживания АН-24 исправность этого типа машин была несколько выше плановой.

Поэтапный метод технического обслуживания мы применили у себя впервые в 1968 году в период освоения самолетов АН-24 и при выполнении формы номер 2.

Разработка и внедрение этого метода была связана с тем, что в то время, не имея достаточ-

ного опыта в работе на материальной части самолета АН-24 даже с таким несложным обслуживанием как форма номер 2, мы не справлялись за один день.

Поскольку не было резервных самолетов (все имеющиеся были уже в расписании), нахождение машины на регламенте свыше одного дня приводило к длительной задержке вылета одного из рейсов. Поэтапный метод был «привязан» к вылету вечернего рейса (вылет в 14.30 московского времени). После выполнения одного из этапов самолет в конце рабочего дня вылетал в рейс, а утром следующего дня после его возвращения выполнялся заключительный этап технического обслуживания.

Позже, в 1970 году, мы применили этот метод при техническом обслуживании самолетов АН-24 по форме номер 3.

И в первом, и во втором случае регламентные работы выполнялись в 2 этапа. В первый этап были включены работы по техническому обслуживанию планера и его систем, во второй — работы по техническому обслуживанию силовых установок самолета. Техническое обслуживание спецоборудования приурочивалось, в основном, ко второму этапу.

При выполнении этапа по планеру самолета двигателя обслуживаются по послеполетному регламенту и наоборот, в зависимости от обстоятельств, очередность этапов может меняться.

По такому же принципу был разработан поэтапный метод технического обслуживания самолета АН-24 по форме номер 4 с той лишь разницей, что все работы выполняются не в 2 этапа, а в три.

Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!

В этом году мы приступили к разработке поэтапного метода выполнения регламентных работ по форме номер 5 на самолете АН-24 и частично он был проверен. По замыслу применение поэтапного метода выполнения формы номер 5 несколько отличается от предыдущих форм номеров 3, 4.

В этом году мы приступили к разработке поэтапного метода выполнения регламентных работ по форме номер 5 на самолете АН-24 и частично он был проверен. По замыслу применение поэтапного метода выполнения формы номер 5 несколько отличается от предыдущих форм номеров 3, 4.

В этом году мы приступили к разработке поэтапного метода выполнения регламентных работ по форме номер 5 на самолете АН-24 и частично он был проверен. По замыслу применение поэтапного метода выполнения формы номер 5 несколько отличается от предыдущих форм номеров 3, 4.

служивания самолетов является его выполнение в пределах, установленных приказом министра ГА допусков.

Нужно отметить, что техническое обслуживание самолетов по этапам мы применяем не систематически, а в случаях необходимости. Когда выполнение трудоемких регламентных работ идет в соответствии с разработанным графиком и весь парк самолетов АН-24 исправен, то форма на самолете выполняется в один прием. Но когда нужного количества самолетов по каким-либо причинам (в ремонте, ожидание запасных частей) недостаточно, планируется выполнение трудоемких форм поэтапно.

Решая задачу по дальнейшему сокращению простоев самолетов на техническом обслуживании, с 1 июня этого года бригада участка трудоемких работ, обслуживающая самолеты АН-24, переведена на двухсменную работу.

От этого мероприятия мы сразу же получили ощутимый результат. Практически исчезли случаи нахождения на регламенте 2-х самолетов одновременно, а в июле, в одном из самых напряженных месяцев летней навигации, помимо обслуживания базовых самолетов АН-24, включая самолеты Кировского предприятия, дополнительно были выполнены две формы номер 3 на самолетах АН-24 Магнитогорского и одна форма номер 3 на самолете Свердловского предприятия.

В стадии практического завершения находится вопрос организации предварительной комплектовки агрегатов спецоборудования самолетов по трудоемким видам регламентов. Это также должно уменьшить сроки простоев самолетов на регламенте.

В. БАХРОМОВ,
главный инженер
АТБ Пермского
авиапредприятия.

ОЩУТИМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОИСКА



Форма номер 5 — один из самых трудоемких регламентов, который производится на самолете АН-24. При выполнении такого регламента он, как правило, простаивает 4 календарных дня. По сути дела, это техническое обслуживание занимает всю рабочую неделю, в течение которой другой самолет, в лучшем случае, не должен ставиться на форму. Получается так, что в дни выполнения формы номер 5 на каком-либо самолете обязательно подходит срок выполнения трудоемких регламентов на других самолетах. Это приводит к нахождению на УТР одновременно двух самолетов. Естественно, что распыление сил технического состава положительного эффекта не дает.

Смысл поэтапного метода выполнения формы номер 5 заключается в сокращении календарного времени простоя самолетов АН-24 за счет выполнения части объема работ по этому регламенту на менее трудоемких формах номеров 2 и 3.

Известно, что минусовый допуск на форму номер 5 установлен в пределах двухсот часов. Поэтому выполнение всего объема работ по форме номер 5 разделено на 3 этапа.

В первый этап, помимо работ по форме номер 3, включена часть работ формы номер 5: проверка узлов стыковки крыла, проверка кабины на герметичность, замена ряда агрегатов спецоборудования и некоторые другие. На втором этапе, кроме работ по форме номер 2, выполняются такие работы, как проверка отсечных клапанов, обслуживание ряда агрегатов спецоборудования. На заключительном этапе выпол-

гламентах не увеличились и остались прежними.

В результате применения поэтапного метода при техническом обслуживании самолетов АН-24 по форме номер 5 мы не только исключили сроки длительного нахождения самолета на регламенте при одновременном выполнении всего объема работ, но и сокращения простоя самолетов АН-24 на этом виде регламента за счет уплотнения рабочего дня в периоды выполнения форм номер 2 и 3 (на 1 и 2-м этапе) на 1,5 рабочих дня.

Для оформления выполнения трудоемких регламентов поэтапным методом используются пооперационные ведомости, в которых отражен каждый пункт регламента технического обслуживания. Выписывая карту-наряд, техник по учету в пооперационной ведомости соответствующей цифрой отмечает работы, подлежащие выполнению на том или другом этапе. Это делается с целью исключения невыполнения одного из пунктов регламента.

Непременным условием применения поэтапного метода технического об-

Такие оригинальные автопоезда начал выпускать Рижский опытный завод гражданской авиации.

Машина обладает мягким ходом, большой маневренностью и хорошей скоростью. Ее просторный светлый салон рассчитан на 110 человек. За один рейс автопоезд способен перевезти всех пассажиров большого воздушного лайнера прямо к трапу, или, встретив у самолета, доставить в аэровокзал.

НОВОСТИ

«КОЛХИДА»

В КОЛЬЦОВО

В аэропорту Кольцово появилась новинка. Пассажиры к самолетам теперь здесь доставляет перронный автобус необычного вида и яркой окраски. Это автобус «Колхида» с полуприцепом.

Экипаж МИ-4, где командиром Николай Архипович Трофимов. Слева направо: второй пилот Владимир Пу-

зиков, Николай Трофимов и бортмеханик Николай Чаплыгин.

МИ-4 в геологоразведочной экспедиции.

Фото В. Ветлугина.





ИДУ НА ОГОНЬ!

в густом сосняке этого добра хватало. Дорог здесь нет да и до ближайших населенных пунктов — Вижая и Бурмантово — километров пятьдесят, не меньше.

Надо прыгать на пожар. И вот уже группа Василия Сергеевича Велижанина, находящаяся в самолете, в воздухе. Не зря про них говорят — «красиво прыгают», приземлились точно, парашют в парашют. Для А. Поля, Н. Кузьмина, В. Шебалдина, А. Кадочников, Л. Торошина это был тридцать второй пожар за сезон. А вообще-то на их счету уже по 200 прыжков. Люди опытные, бывалые, им и довелось первыми встретиться с огнем.

А в Ивдельский лесхоз полетело сообщение с борта самолета: «Парашютисты и взрывчатка на месте. Считаю, что этого недостаточно. Нужен вертолет».

Лесники, люди знающие, а они говорят: маленьких пожаров не бывает. Сегодня горит гектар, завтра —

УЖЕ несколько дней в прогнозах погоды появлялась настораживающая фраза — «необычайная пожарная опасность в лесах. Она, как предупреждение, и для тех, кто охраняет леса, и для тех, кто работает, отдыхает в них: будьте особенно осторожны, будьте сверхбдительны, иначе беда».

В такие дни и у летчиков-наблюдателей полеты более напряжены. Летит он над лесом, сверху все видно: и красавца-лоса меж молодых елок, и Тонтыгина в ягоднике, и если где взвевается дым, никак не проглядит его летчик. В тот день, облетая свой участок, а он у него немаленький — весь север области, Николай Григорьевич Воронин обнаружил несколько предательских дымок. Сообщение о них было передано в Ивдельский лесхоз.

Но то, что он увидел в 84-м квартале Вижайского лесничества, заставило срочно принимать меры. Горело гектара полтора, пожар шел низовой, но валежник, бурелом, подстилка, высохшие за долгие сухие дни, были прекрасной пищей для огня. А



полоса, а послезавтра — борьбы были пущены в ход. И во второй и в третий день вертолет, управляемый Леонидом Даниловичем Подвойским, доставлял взрывчатку и авиадесант, лесников, местное население.

Через трое суток пожар был локализован, остановлен. Еще через трое суток ликвидировали его последствия. В итоге — потеряно всего тридцать пять гектаров леса. Как утверждают специалисты, при таком пожаре это немного. Да и пожары, подобные вижайскому, у нас в области бывают, к счастью, не часто, единицы.

Сегодня пасмурно, небо затянуто тучами, но у дозорных леса нет выходного. Гудят в небе самолеты и вертолеты, начеку радиостанция и лесхозы. И крылатые парашютисты всегда готовы сказать: «Иду на огонь!»

Т. КУРАШОВА.

На снимках: лес горит; помощь приходит с неба. Фото В. Ветлугина.

«Запретить продажу водки и других алкогольных напитков крепостью 30 процентов и выше в торговых предприятиях, находящихся в районе расположения производственных предприятий истроек, учебных заведений, детских учреждений, больниц, санаториев и домов отдыха, вокзалов, пристаней и аэропортов...»

Из постановления Совета Министров СССР «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма».

Указ будем читать или будем пить? — игриво спросил соседей пунцово-загорелый мужчина, уютно усаживаясь и вы-

ОБ ОБЕДЕ, ВИНЕ И ФАНТАЗИИ



ставляя на стол полдюжины бутылок пива и стакан багрового, как закат в ветреную погоду, вина. Место действия — кафе «Восход», время действия — один из летних дней, точнее час полудни 27 июля сего года. Пообедать здесь не просто: столы плотно заставлены батареями «жигулевского», любители его лениво потягивают напиток.

Пунцово — загорелый был в одном прав — пить было что. Буфетчица бойко торговала вином. На витрине — коньяк, шампанское, портвейн, лимонный ликер и вино с таким поэтическим названием «Янтарь». Прямо-таки царские напитки — пей не хочу. Перцовый да водки лишь не хватало, видать не завезли. Иль спросу не было.

Поклонники Бахуса в «Восходе», не торопясь, от восхода чуть не до захода солнца срывают цветы невинного, точнее винного удовольствия. Фантазия работников торговли настолько разыгралась, что крюшон здесь и то подают винный. Правда, дно стакана с напитком подслащено сахаром, но все равно водичку не назовешь чистой, как слеза, — и она из семейства горьких.

Кто виноват за винный рай для пьяниц в «Восходе»? Руководители ресторана аэропорта Кольцово. Им и отвечать за королевский набор зелия! Надолго ли это великолепие? Иль кольцовским работникам общепита указ не в указ? Или они решили переименовать кафе и назвать его «Мечта» (алкоголика)?

Ю. КАРЛОВ.

ГТО ЛЕТОМ

СПОРТ

В Свердловском авиапредприятии проходит сдача норм спортивного комплекса «Готов к труду и обороне».

Эстафету приняли бортпроводники, работники светотехнического обслуживания полетов, авиатехнической базы и других служб.

Нормы летних видов спорта на золотой значок ГТО сдали авиатехники

Владимир Казанцев и Виктор Моцаренко, радиооператор Любовь Груздева, бортпроводница Елена Громова.

К сегодняшнему дню на Свердловском авиапредприятии нормативы летних видов комплекса сдали уже более 200 человек.

В. ЧЕРЕПАНОВ, секретарь комитета ВЛКСМ.

В ЧЕЛЯБИНСКЕ — СПАРТАКИАДА

Спартакиада легкоатлетов, посвященная пятидесятилетию образования СССР и пятидесятилетию Аэрофлота, закончилась в Челябинском авиапредприятии.

Состязание проходило под девизом: «Сдача норм ГТО — дело каждого!»

Первенство по предприятию завоевала команда РИС, на втором месте — бортпроводники, на третьем — летный состав.

Лучшие результаты спартакиады почти в полтора раза перекрывают «золотые нормативы ГТО».

На стометровой дистанции первым стал бортрадист Анатолий Гладков,

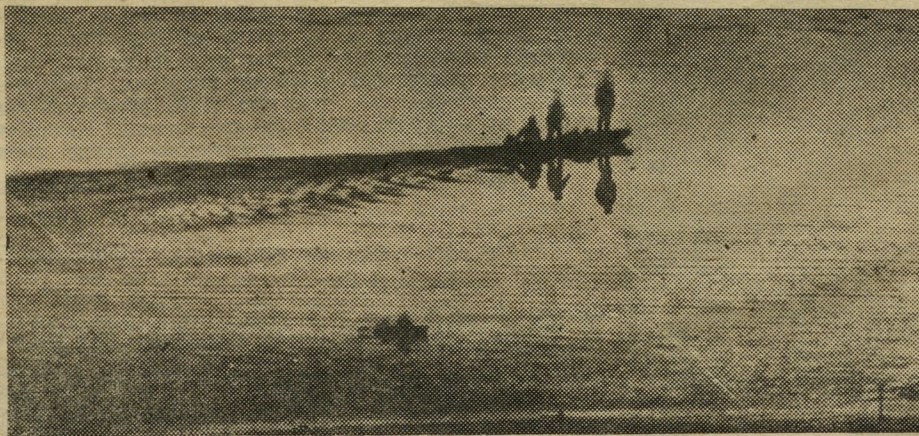
пробежавший ее за 11,2 секунды. Этот же спортсмен был лучшим в прыжках в высоту — 1,75 метра.

Александр Канцан толкнул ядро на 12,05 метра.

Девушки выступили в общем слабе. Только Надежда Суворова преодолела 500 метров за 1,51 секунду, что укладывается в «золотой норматив ГТО».

Соревнования стали для нас генеральной репетицией перед выступлением на спартакиаде УрУ ГА.

Г. ФОМИН, инструктор по физкультуре и спорту при комитете ВЛКСМ Челябинского авиапредприятия.



Сувениры о Свердловске

В киоске «СОЮЗПЕЧАТЬ» КОЛЬЦОВСКОГО АЭРОВОЗЛАЛА К УСЛУГАМ АВИАПАССАЖИРОВ — СПОРТИВНЫЕ ЗНАЧКИ, ЗНАЧКИ О ГОРОДАХ СТРАНЫ. ОТРАДНО, ЧТО ПОЯВИЛИСЬ В ПРОДАЖЕ МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ СУВЕНИРЫ И О СВЕРДЛОВСКЕ — СИНИЙ АЭРОФЛОТОВСКИЙ ЗНАЧОК, ИЗЯЩНЫЙ С ИЗОБРАЖЕНИЕМ ПАМЯТНИКА Я. М. СВЕРДЛОВУ, МИНИАТЮРА, ПОСВЯЩЕННАЯ 250-ЛЕТИЮ ГОРОДА.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 235—461.
235—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 07389. Заказ № 5869.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий»
Свердловск, проспект Ленина, № 49.

Солнце — верный друг пилота. Он видит его первым, когда Земля внизу еще накрыта темнотой. А иногда приятно встретить его внизу, видеть, как тает предрассветный туман и под ласковыми лучами розовеет утренняя вода.