



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

На
марше —
третий,
решающий

НЕДАВНО в Уральское управление гражданской авиации прибыла для заключения договора о социалистическом соревновании делегация Приволжского управления гражданской авиации.

Гостей приветствовал начальник Уральского управления гражданской авиации Н. А. Сидоренко.

Он предложил внимательно собрать плановые показатели приволжских авиаторов и упомянул о частых контактах управлений в работе, и в заключение сказал:

— Мы как два соседа, постоянно находящиеся в контакте, выполняющие одни и те же задачи, просто обязаны организовать

К новым успехам

● Заключен договор о соревновании между Уральским и Приволжским управлениями ГА

между собой действенное социалистическое соревнование.

Представитель Приволжского управления главный инженер Г. Ф. Жуковский сказал:

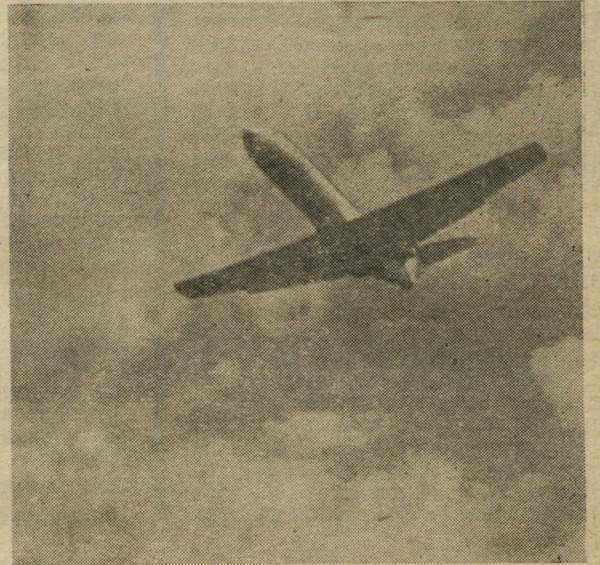
— По ряду показателей мы стоим на одном уровне. У нас одни задачи — добротным трудом обеспечить выполнение плана при обеспечении полной безопасности полетов.

Этой цели мы подчиняем всю работу, которая ведется у нас в управлениях и предприятиях гражданской авиации. Наше управление расположено от Горького до Саратова, от Оренбурга до Пензы. У нас двенадцать авиапредприятий.

Объем работы нашего управления постоянно растет. Строятся новые аэровокзалы, реконструируют-

ся старые, уже не способные выполнять те задания, которые перед нами поставлены. Ведь многие аэропорты типа Казани, Уфы, Куйбышева, Саратова, Пензы перевозят около миллиона пассажиров в год.

В заключение собравшиеся единогласно приняли условия договора о социалистическом соревновании.



ПОМЕРЯЕМСЯ СИЛАМИ

Наш корреспондент встретился с руководителем делегации Приволжского управления гражданской авиации главным инженером Григорием Францевичем Жуковским и задал ему три вопроса.

Цель приезда вашей делегации!

— Основная цель приезда нашей группы в Свердловск, в Уральское управление — разработка и заключение договора о социалистическом соревновании между нашими управлениями. Мы с вами соседи, и как добрые соседи померяемся силами, позаимствуем друг у друга хорошее, обменяемся опытом.

Будет ли ответный визит уральцев к вам!

— Вы присутствовали сегодня при торжественном собрании — подписании договора о социалистическом

соревновании наших предприятий. Решено, что мы будем обмениваться итогами квартального выполнения производственного плана, а каждые полгода присылать делегации для проверки хода социалистического соревнования и обмена опытом. Думаю, что теперь уральские друзья приедут к нам с ответным визитом. Ждем вас летом на берегах Волги.



Григорий Францевич, традиционный вопрос гостям: **как вам понравился Свердловск, где вы побывали, сколько дней пробудете в центре Урала!**

— Мы посетили соцгород Уралмаша, проехали по проспекту Ленина, познакомились со зданиями оперного театра, Уральского политехнического института, горсовета. Свердловск произвел на нас хорошее впечатление, как крупный промышленный город и культурный центр. Во второй день нашего пребывания в Свердловске будем подробнее знакомиться с работой коллег. В пятницу утром улетаем домой.

Видеть перспективу

В Пермском авиапредприятии МВЛ состоялось партийное собрание, на котором коммунисты обсудили итоги декабрьского Пленума ЦК КПСС и пути решения предстоящих задач в свете этих документов.

Коммунисты говорили о перспективах развития авиапредприятия, о том, что в связи с возрастающими задачами авиации ПАНХ предстоит замена устаревшего оборудования и матчасти, переход на более производительные самолеты.

На партийном собрании выступили коммунисты М. И. Абашев, И. Н. Голованов и многие другие.

Л. ИВАНОВ.

НАПРЯЖЕННО ревел бензовоз. Он видел членов рейдовой бригады, проверявшей подготовку ижевского отдела горючесмазочных материалов к весенне-летней навигации, и старался показать, что у него все в порядке.

Старания были напрасны. Он так и не смог преодолеть снежный завал.

Неуютно на складе было не только бензовозу. С трудом подбирались к загрузочным эстакадам автомашины. Но хуже всего рабочим. Для того чтобы преодолеть препятствия на эстакаде, надо было обладать минимум вторым спортивным разрядом.

Загрузочные эстакады находятся в очень плохом состоя-

нии, отсутствуют лестницы, ограждения. Таким образом, нарушаются правила техники безопасности.

Весна ждаться не будет

Опасным показалось участникам рейда помещение лаборатории ГСМ. Опасным для здоровья лаборантов. Потому что во все щели — а их великое множество — дули пронизы-

Семинар прошел успешно

Недавно в Уральском управлении гражданской авиации прошел первый семинар руководителей школ коммунистического труда авиапредприятий Урала.

Заместитель начальника планово-экономического отдела Л. Д. Большакова осветила вопросы «Экономического значения неуклонного роста производительности труда. Показатели производительности труда на авиапредприятии. Пути повышения производительности труда» и «Пути повышения

эффективности использования самолетов и вертолетов».

Лекцию о валютно-финансовом кризисе в капиталистических странах мира прочитал П. С. Томилов, проректор Уральского государственного университета имени Горького.

Об экономическом положении развитых капиталистических стран рассказал А. Т. Зезюлин, кандидат экономических наук, преподаватель СИНХа.

В заключение выступил заведующий кабинетом политического просвещения Б. С. Са-

мойленко. Он рассказал слушателям о важности проводимой учебы, о том, какие перспективы раскрываются перед этой учебой, какие при этом преследуются цели.

К сожалению, в работе семинара не приняли участия представители Кольцовского авиапредприятия (ответственный П. П. Збыковский). От Уктусского авиапредприятия (ответственный А. И. Ермолаев) явился всего лишь один слушатель.

Л. ИВАНОВ.

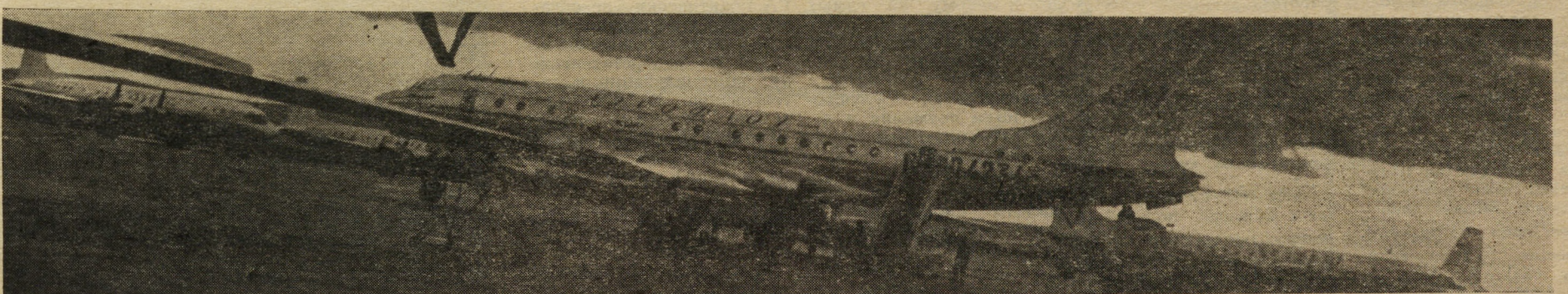
Рабкоровский рейд

вающие ветры, а стены и потолок весной не выдержат напора вешних вод.

С навигацией приходит время авиационно-химических работ. Проверив подготовку к навигации, рейдовая бригада отметила самое «узкое место» — отсутствие эталонных бочек.

Конкретные меры... Рейд штаба «Комсомольского прожектора» отметил недостатки в работе очень важной службы. А конкретные меры необходимо принимать как можно скорее.

Рейдовая бригада: Н. ЛЫКОВ, сменный инженер АТБ, Т. КОЗЕМАСЛОВА, инструктор по спорту, Р. ГИЗАТУЛЛИН, авиатехник, Ю. ЛУКЬЯНОВ, начальник ГСМ. г. Ижевск.



Одна из особенностей авиации МВЛ — базирование самолетов и вертолетов в отрыве от основного аэропорта. Это обстоятельство требует систематического, неуклонного контроля технического обслуживания на местах.

Для контроля качества технического обслуживания самолетов и вертолетов составлен график с периодичностью проверки точек согласно НТЭВС — (два раза в месяц). В число проверяющих включен весь руководящий состав АТБ.

В настоящее время из-за большой интенсивности полетов все чаще возникает необходимость выполнения регламентирующих форм в приписных аэропортах поэтапным методом на местах временного базирования самолетов, а в период авиационно-химических работ — непосредственно на оперативных точках.

Наряду с организацией технического обслуживания авиационной техники в отрыве от базы должен быть обеспечен постоянный контроль со стороны инженерного состава. В организации контроля качества технического обслуживания есть некоторые особенности в зависимости от условий и места базирования авиационной техники.

ГРУППОВОЕ БАЗИРОВАНИЕ САМОЛЕТОВ В ОТРЫВЕ ОТ БАЗЫ

Это полеты по спецприменению в Тюменской области, выполнение АХР в других областях и даже республиках. Такие работы, как правило, выполняются в местах близкого расположения авиационно-технических баз. В этих случаях по предварительной договоренности с руководителями АТБ периодическое техническое обслуживание самолетов проходит на авиа-

Повседневный контроль

Главное — безопасность полетов

ционно-технических баз того района, куда направлены самолеты для выполнения работ. Самолеты подбираются из таких расчетов, чтобы на базе они были обслужены по 300-часовому регламенту или после капитального ремонта, чтобы регламенты в отрыве от базы были меньшей трудоемкости.

Для контроля оперативных и периодических видов техобслуживания на несколько самолетов на АХР направляются инженер (инженер ОТК) по эксплуатации. Контроль выполнения периодических видов обслуживания на других видах работ по спецприменению осуществляет инженер (инженер ОТК), направляемый специально для этой цели. Контроль полноты и качества обслуживания спецоборудования самолетов проводит инженер по спецоборудованию той АТБ, где производится обслуживание, или инженер по спецоборудованию, направляемый с базы.

Зная налет самолетов, ко времени планируемого регламента прибывает с базы инженер ОТК по эксплуатации и инженер по спецоборудованию. Обычно смена технического состава приурочивается к регламентным работам. Совместное выполнение их прибывшим и сменяющимся авиатехником значительно уменьшает время простоя самолетов.

НА ОПЕРАТИВНЫХ ТОЧКАХ ПЕРМСКОЙ ОБЛАСТИ

Это обычное базирование самолетов АН-2 на оперативных точках, выполняющих авиационно-химические работы, вертолетов МИ-1 и МИ-2, работающих по договорам с другими организациями. Качество технического обслуживания на оперативных точках закладывается еще на базе при проведении занятий и конференций.

На протяжении не одного десятка лет у нас не было случая заправки на оперативных точках некондиционным бензином самолета или вертолета. Это объясняется тем, что заправка производится из эталонных бочек через воронку с замшей, а не через кран заправки самолетной системы. Какой бы идеально чистой эталонная бочка ни была, а случайное попадание в нее воды и механической примеси не исключено. Они остаются не замеченными при заправке через двухходовую кран, но непременно будут обнаружены при заправке через воронку с замшей.

Контроль качества технического обслуживания на оперативных точках производится по графику, составленному заместителем начальника АТБ. Как правило, проверка оперативных точек производится вместе с командным составом летного подразделения. Как показала практика осмотров самолетов АН-2, выполняющих АХР, больше всего внимания при техническом обслуживании уделяется винтомоторной установке и химической аппаратуре, а на дефектацию и санитарное состояние машин внимания обращается значительно меньше.

Периодическое техобслуживание самолетов и вертолетов производится в базовом аэропорту, так как выполнение трудоемких регламентов на оперативных точках связано с большими трудностями и перелет на базу с этой целью экономически значительно целесообразней.

ПРИПИСНЫЕ АЭРОПОРТЫ

Повседневный контроль качества техобслуживания самолетов и вертолетов осуществляется авиатехниками бригадами приписных аэропортов. Помимо вопросов технической эксплуатации, на бригадиров возложены обязанности аэродромного контроля ГСМ, средств заправки, выполнение разовых проверок (если нет оговорки о том, что они должны выполняться

инженерным составом) и другие обязанности.

В приписных аэропортах силами бригад технического состава в случае необходимости выполняются 100-часовые регламентные работы на самолетах АН-2. Контроль полноты и качества технического обслуживания в этом случае осуществляют авиатехники-бригадиры, допущенные к контролю приказом командира авиапредприятия. Если на самолете или двигателе нужно провести дополнительные работы (очистка направляющих клапанов выпуска, регулировка зазоров газораспределения при первом 100-часовом регламенте и другие работы), с базы направляется инженер для их контроля.

Контроль качества регламентных работ по спецоборудованию осуществляют инженер ОТК или инженер смены по спецоборудованию в базовом аэропорту. В месте, куда прибывает самолет первым рейсом после выполнения регламентных работ, тут же заполняются формуляры самолета и двигателя согласно карте-наряду.

По прибытии самолетов на базу после регламентных работ, выполненных в приписном аэропорту, производится выборочный контроль качества регламента инженерами ОТК.

С внедрением системы бездефектного технического обслуживания в АТБ базового аэропорта назрел вопрос распространения системы и на приписные аэропорты. В настоящее время оценка качества технического обслуживания самолетов, закрепленных за техническим составом приписных аэропортов, производится по аналогии оперативных смен, т. е. технический состав, закрепленный за самолетами, высылает дефектные ведомости, составленные при осмотрах, а техническое состояние самолетов и их бортовое имущество контролируется инженерным составом на оперативных формах обслуживания прибывших на базу самолетов. Кроме того, при подведении итогов работы за месяц учитывается и техническое состояние самолетов, прибывших после базирования в приписных аэропортах на трудоемкий регламент, а также недостатки, выявленные при выборочном контроле машин, на которых регламент был выполнен силами бригады приписного аэропорта.

Для полного введения системы бездефектного технического обслуживания в приписных аэропортах необходимо разработать положение, в котором должен быть предусмотрен повседневный систематический контроль и определены приемщики готовой продукции.

М. ПАКОВСКИЙ,
начальник ОТК АТБ Пермского
авиапредприятия МВЛ.



Прочтите эту книгу

ИЗ ИЗДАТЕЛЬСТВА Агентства Печати Новости рассылаются во все части мира только что изданная книга «День Аэрофлота». Этот коллективный труд посвящен 50-летию ныне дважды орденосного Аэрофлота. Авторами книги являются пилоты и авиатехники, рабочие и инженеры, журналисты и пассажиры. Они расска-

решения XXIV съезда КПСС.

Опираясь на обширный документальный материал, авторы книги раскрывают истоки победы советской авиации, ее роль в экономике страны, в жизни общества. Она успешно выполняет возложенные на нее задачи по перевозке пассажиров и грузов, оказывает большую помощь сельскому

«ДЕНЬ АЭРОФЛОТА»

зывают, как прошли в гражданской авиации сутки — 30 сентября 1971 года.

О пройденном за полвека гражданской авиацией пути подробно, ярко, интересно рассказывается в статье министра гражданской авиации Героя Социалистического Труда Б. П. Бугаева. На многочисленных примерах он показывает, как претворяются в жизнь ленинские идеи о развитии авиации, предначертания Коммунистической партии, исторические

хозяйству и медицине, широко используется в охране лесных богатств и геологоразведочных работах.

В книге напечатано 170 материалов, 220 фотографий, из них 45 цветных.

Кроме издания на русском языке, книга издается на английском и французском языках.

Книгу «День Аэрофлота» с большой пользой прочтут читатели в нашей стране и за рубежом.

И. ГЕОРГИЕВ.

СОЦИАЛИСТ И ЧЕЛОВЕК обязательств по рационализаторской работе, принятые коллективом Уральского управления ГА на 1972 год, значительно перевыполнены. При запланированной экономии 120 тысяч рублей от 720 рацпредложений получено 192 тысячи рублей от внедрения 784 рационализаторских предложений.

Наряду с ростом основных показателей (число авторов, количество внедренных предложений, экономии), очень важным является рост числа предложений, по которым подсчитывается экономия. Относительно к сумме внедренных в соответствующем году предложений процент абсолютного прироста незначителен — 2,3 процента.

Такой низкий процент подсчета экономии говорит о несерьезном подходе к одному из самых важных стимулов рационализаторской активности, и использование его надо считать не резервом, а возможностью, упущенной из-за неумения и халатности инженеров по рационализаторской работе и плановых отделов предприятий. Ничем не оправданным является резкое снижение использования такого важного рычага стимулирования рационализаторской деятельности, как выплата вознагражде-

СТИМУЛЫ АКТИВНОСТИ

ния за содействие внедрению рационализаторских предложений. А это отрицательно сказывается на самом важном, завершающем этапе — внедрении рационализаторских предложений в производство.

Ижевское и Челябинское предприятия не достигли даже уровня 1971 года. Причины такого отставания частично рассматривались ранее, в основном же такое положение является следствием недостаточно добросовестной работы инженеров по рационализаторской работе, недостаточным вниманием командиров к рационализаторским предложениям.

Изобретательская работа на предприятиях УрУ ГА практически не организована совершенно. Это вина инженеров-исполнителей по изобретательству, рационализации и патентованию. В 1972 году только Ижевским предприятием поданы три заявки на предполагаемые изобретения. Факт отрядный. Но следует отметить, что эти заявки далеки от специфики гражданской авиации.

Пока мало сделано и делается для популяризации достижений лучших

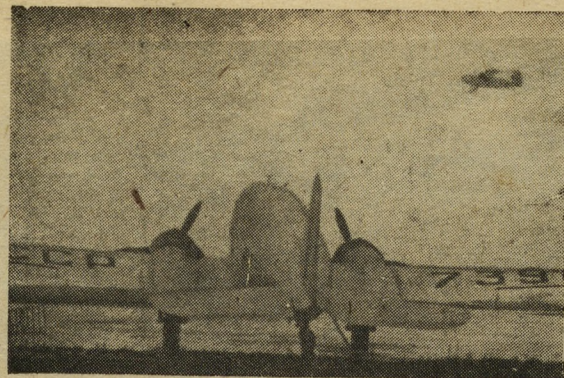
рационализаторов и коллективов всеми средствами информации и пропаганды. На предприятиях отсутствуют кабинеты рационализатора. Уголки рационализатора есть везде, но они, как правило, скудны по содержанию, оформление их обновляется редко. БРИЗы, советы ВОИР, инженеры по рационализаторской работе не используют возможность освещения на страницах стеной печати опыта лучших рационализаторов.

БРИЗам и инженерам по рацработе необходимо в корне изменить отношение к подсчету экономии по рационализаторским предложениям, добиться под-

счета экономии по всем рационализаторским предложениям, дающим экономический эффект. В плане организационно-массовых мероприятий и при оформлении уголков и кабинетов рационализатора нужно предусмотреть широкое освещение и пропаганду вопросов изобретательства и патентования.

Все эти меры должны привести к развитию работы по рационализации и изобретательству в предприятиях Уральского управления. В. ШЕВЕЛЕВ,

старший инженер
тех. отдела
Уральского управления
гражданской авиации
по рационализаторской
работе.



**ДОБРЫЕ
ВЕСТИ**

Специалисты

для ТУ-104

С начала апреля начал регулярные полеты самолет ТУ-104 по маршруту Пермь — Ташкент — Пермь. Хотя рейсы выполняют экипажи Западно-Сибирского управления, на работников Пермского авиапредприятия легла важная задача. Здесь подготовлены специалисты по обслуживанию оборудования и тормозных систем ТУ-104.

Т. ВЕДЕНЕЕВ.

Начало положено

Начали химвработы курганские авиаторы ПАНХ. Соревнуется с ним командир самолета АН-2 председатель месткома летного подразделения В. А. Селяев. Он обрабатывает сейчас поля Курганской областной опытной станции. На его счету — около полутора тысяч гектаров. Г. СОКОЛОВ, заместитель командира летного подразделения.

Заботы авиатехников

ПОГОЖИЕ ВЕСЕННИЕ ДНИ ПРИНЕСЛИ СВОИ ЗАБОТЫ РАБОТНИКАМ КОЛЛЕКТИВА АТБ ПЕРМСКОГО АВИАПРЕДПРИЯТИЯ.

И ЗДЕСЬ, С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ, УСПЕШНО РЕШЕНЫ НЕКОТОРЫЕ ЗАДАЧИ.

ПОДГОТОВЛЕН ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ СОСТАВ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ФОРМЫ НОМЕР ОДИН КОРАБЛЕЙ ИЛ-18. ОРГАНИЗОВАНА ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ КОМПЛЕКТОВКА АГРЕГАТОВ КОРАБЛЕЙ АН-24 ПО ТРУДОЕМКИМ РЕГЛАМЕНТАМ.

В. ВАХРОМОВ,
главный инженер АТБ Пермского авиапредприятия.



НОВОСТИ

ТРИ ЭКИПАЖА — В СТРОЙ

Летный коллектив АН-24 Курганского авиапредприятия с первого апреля приступил к выполнению рейсов по летнему расписанию.

Авиаторам предстоит выполнять добавочный рейс в Сургут и с середины мая — три рейса в Сочи.

Для выполнения рейсов сформировано три новых экипажа. Командирами их становятся опытные пилоты, прошедшие богатую школу летной работы, Г. И. Малков, Г. Л. Швот, А. Н. Баранов.

С. ПРОХОРОВ.

В ФОНД ПЯТИЛЕТКИ

В службах и отделах Кировского авиапредприятия прошли собрания по поддержке почина москвичей, решивших в день рождения В. И. Ленина провести коммунистический субботник. Создан штаб по подготовке и проведению его.

Коллектив летного подразделения предприятия решил налетать сотни часов в счет коммунистического субботника. Заработанные деньги — тысячу рублей — намерено перечислить в фонд пятилетки.

Пилоты начали уже выполнять свое обязательство. Ежедневно несколько экипажей перечисляют деньги в фонд досрочного выполнения девятой пятилетки. Каждый пилот обязался отлетать 2,5 часа.

В день коммунистического субботника все авиаторы выйдут на благоустройство аэропорта, будут высажены березы.

М. ОКУЛОВ,
заместитель командира авиапредприятия по политической части.
Киров.

На темы

АЭРОПОРТ ЗАКРЫТ

ГИБЛА тема. В моем командировочном задании значилось: «Провести рейд совместно с Комсомольским прожектором по культуре обслуживания». О какой культуре тут говорить? В зале скудность, грязь, дежурная смена едва сдерживает раздражение, пассажиры сердятся, придираются к неповинным регистраторам. А в динамиках раздается: — Внимание! Граждане пассажиры! По метеорологическим условиям аэропорт Ижевск закрыт до 14 часов. Повторяю...

Бьетса в окна зала ожидания мокрый снег, а у окошка справочного бюро бьетса очередь. Почему с утра закрывали порт до 12, а сейчас перенесли на 14? Не отменят ли рейс совсем? Можно успеть на пару часиков в город?

У дежурной в справочном явно не хватает терпения на фирменную аэрофлотовскую вежливость. Ее воля — она бы всех отправила. В самом деле, здесь ждать невозможно. Ребята, музыканты из Уфы, те, что хотели съездить на «пару часиков» в город, сидят вперемешку с собственными чемоданами и инструментами, чтобы высвободить скамейку для местной баскетбольной команды. Пассажирам с детьми еще хуже — ни накормить ребенка, ни усидеть как следует. Аэровокзал не может вместить всех желающих улететь.

СВОДНЫЙ СФР

По социалистическим обязательствам новый аэровокзал в Ижевске должен быть сдан в 1973 г. Это полностью современное сооружение, в котором предусмотрено все —

вплоть до зеркал и цветов. Просторные холлы, залы ожидания, удобные кассы... в проекте, которому семь лет.

Проект выполнен в нескольких экземплярах. Один из них покоится в массивном шкафу в дирекции строительства. Здесь его все хорошо знают — успели изучить за семь

лет — и заняты сейчас сводным сметно-финансовым расчетом, СФР, так его называют для краткости, который привез из Москвы главный инженер проекта Вячеслав Михайлович Новиков. По новому расчету видно, что за семь лет жизнь предъявила к сооружению новые требования, старый проект переработан, и строительству необходимо дополнительное финансирование. Вот этим и занимается группа работников Министерства гражданской авиации, Уральского управления и московского института «Аэропроект».

Уже несколько дней группа занимается вопросами удешевления. Заново пересматривается каждая строка сметы — нельзя ли где ужать, сократить. Разговор о реальных, ощутимых тысячах рублей, на которые проводятся монтажные работы, идет в присутствии подрядчика. Интересы подрядчика не во всем совпадают с интересами заказчика, в данном случае с интересами Ижевского авиапредприятия. Особенно ясно это видно на строительстве нового аэровокзала.

только в скорейшей сдаче вокзала, но и в точном выполнении проектных требований. Потому что за низкое качество работ несут ответственность как подрядчик, так и проектант. Новиков — не кабинетный инженер. Он много лет работал на московских стройках, хорошо знает производство, и поэтому от его взгляда не ускользает то, что не заметил Агафонов. Он отметил, что в нулевой цикл — фундамент будущего вокзала — засыпается грунт со снегом. Значит, усадка получится больше расчетной и здания будет с дефектами. От Новикова не ускользнули и дефекты кладки, многие другие нарушения технологического процесса. Через некоторое время главный инженер пришлет в Ижевск своего конструктора для наблюдения за точностью выполнения проекта. Но это не значит, что конструктор возьмет на себя часть обязанностей Агафоновой. Стройке нужен начальник, отлично разбирающийся в производстве, по деловым качествам равный Черны-

НУЛЕВОЙ ЦИКЛ

И вот мы едем на объект. Наш гид — молодой инженер Леонид Петрович Агафонов. Совсем недавно он закончил Киевский институт инженеров гражданской авиации и сразу стал начальником дирекции строительства в Ижевском аэропорту. Опыта у Агафопова, прямо скажем, недостаточен.

— Здесь нужен опытный прораб, человек с мертвой хваткой, — сокрушается Новиков, главный инженер проекта. Институт, авторы проекта заинтересованы не

делу. Опыт и профессиональная компетентность начальника для строительства — это как нулевой цикл, от которого зависит прочность сооружения.

БЕСПРИЗОРНЫЙ КОТЕЛ
Аэровокзал — это не единственное, что строится сейчас в Ижевском аэропорту. Новый вокзальный комплекс включает в себя ряд сооружений.

— Самый основной объект — котельная, — говорит на совещании в кабинете командира Ижевского авиапредприятия Сергея Павловича Дегтева заме-

ститель начальника управления УрУ ГА по наземным службам Михаил Александрович Терентьев. — Не будет тепла — ничего не будет. Большое место в совещании занимает вопрос об оборудовании котельной. Потерялся первый котел. Не весь, а половина. Это ящик в полтонны весом. Завод отгрузил то, что следует, а в порту ящика нет. И вот инженер управления капитального строительства министерства Анатолий Федосеевич Малик, начальник отдела капитального строительства управления Иван Валерьянович Черкас, Сергей Павлович Дегтев, работник отдела материально-технического снабжения управления Вячеслав Георгиевич Зенцов и другие «заинтересованные лица» в течение полураса вели дебаты на тему: «Где найти котел».

Характерный случай. Вместо того, чтобы координировать работы по новому аэровокзалу, вникать в сложные финансовые операции, руководству приходится заниматься мелочами вроде злополучного котла. От этого страдают интересы Ижевск — Свердловск.

Этот самолет уже стал привычным средством передвижения всех, кто хочет добраться до самых отдаленных уголков страны.

Но век самолета — короче человеческого. Через некоторое время АН-2 уступит свое место крылатому собрату Л-410, новому чехословацкому самолету. Он не только быстрее, но и комфортабельнее АН-2, труженика неба, работающего уже много лет на самых трудных трассах.

ВОКЗАЛ БЕЗ ХОЗЯИНА

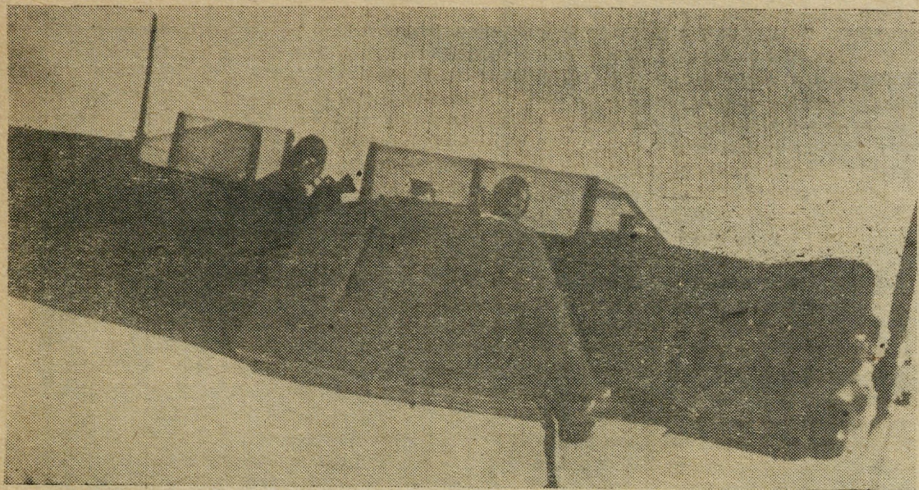
ЯК-40 на трассах ФРГ

БОНН. (ТАСС). С Любекского аэродрома на севере ФРГ стартовал, взяв курс на Бремен, строительный бело-голубой лайнер «ЯК-40». В марте в ФРГ открылась новая авиалиния Любек — Бремен — Кельн. Ее обслуживают пассажирские самолеты, закупленные в СССР. Вторая половина трассы Кельн — Саарбрюккен откроется в апреле. Самолеты «ЯК-40» принадлежат западногерманской

авиакомпания «Дженерал Эйр Норд», обслуживающей внутренние авиалинии.

Пять лайнеров этого типа были куплены в Советском Союзе примерно полгода тому назад, и они уже пользуются доброй славой у специалистов. «Мы довольны этим самолетом», — сказал корреспонденту ТАСС руководитель фирмы «Ротокрафт флюг» Большман.





«Нормандия — Неман»

В ЦЕНТРАЛЬНОМ Доме Советской Армии собирались ветераны авиаполка, который в годы Великой Отечественной войны носил имя французской провинции и советской реки. На знамени этой части — два советских боевых ордена. Полку «Нормандия — Неман» исполнилось 30 лет.

Боевая жизнь его началась в городе Иваново. Здесь из летчиков-антифашистов, прилетевших в СССР, в конце ноября 1942 года была сформирована эскадрилья. Французские патриоты получили первоклассные истребители конструкции А. С. Яковлева и ранней весной прибыли на прифронтовую аэродром.

В 1943 году эскадрилья «Нормандия» выросла в полк, затем получивший за подвиги в боях над Восточной Пруссией наименование «Нормандия — Неман». Полк пополнился и кадровыми офицерами-асами и еще не обстрелянными адьюданами (унтер-офицеры). Они прибывали из Франции, Африки, Индокитая, с Новой Каледонии, Мадагаскара... Французские патриоты понимали, что исход войны, судьба их отчизны решается на советско-германском фронте. Какими пророческими оказались слова любимца полка Марселя Лефевра:

«Мы покинули свою поруганную родину, чтобы возвратиться туда только победителями. Иного пути у нас нет!».

Наши французские друзья вернулись во Францию победителями. Улетали на подаренных Советским правительством истребителях.

— Самолеты французам обслуживали советские механики, оружейники, — вспоминает бывший старший инженер полка С. Д. Агавельян. — И на встречу прибыли многие из них.

Тут же — ветераны 303-й истребительной авиадивизии, в составе которой бились с общим врагом французы, бывший командующий 1-й воздушной армией Герой Советского Союза М. М. Громов.

Б. КОТЕЛЬНИКОВ.

В МИРЕ ИНТЕРЕСНОГО

Многие пилоты и те, кто мечтает ими стать, увлекаются фотографией. Ее язык лаконичен и точен. Рассказ о людях, о работе, о тех местах, где вы бываете, — вот задача, с которой успешно справляется фотокамера и ее умелый хозяин.

НА СНИМКЕ: и в воздухе он не расстается с фотокамерой.

На птицефермы Казахстана

Курганские авиаторы отправили недавно очередной самолет с необычным «грузом» в Казахстан.

Цыплят и утят перевозят в самолетах АН-2 с инкубаторных станций Курганской области в совхозы Тургайской, Целиноградской, Северо-Казахстанской областей.

«Живой груз» доставляют в хозяйства опытные пилоты Ю. А. Легких, В. В. Инякин и многие другие.

Б. АДильБЕКОВ.

● Спорт ● Спорт ● Спорт ● Спорт ● Спорт

В МАРТЕ финишировала XXI зимняя спартакиада Уральского упр в л е н и я гражданской авиации. Она завершилась военизированной эстафетой «Готов к труду и обороне СССР». В спартакиаде участвовали все летные коллективы. За исключением Кировского, где физическая подготовка личного состава не находит должного внимания в последнее время.



Эстафета проходила в полевых условиях, близких к военным действиям. Командиры, уйдя со стар-та, трижды отмечали свое местонахождение на кар-

те, расшифровывали кодограммы азбуки Морзе, преодолевали «зараженный участок» в противогазгах. Спортсмены выходили на исходный рубеж, устраивали огневую позицию, рыли снежные окопы, поражали цель противника, совершали маршбросок, оказывали своему товарищу первую ме-

дицинскую помощь, транспортировали раненого.

Большинство участников продемонстрировали хорошую физическую подготовку, умение и знание военного дела. Бойцовские качества метких стрелков показали представители Свердловского подразделения ИЛ-18 и Магнитогорского летного коллектива. Самыми меткими стрелками были В. А. Урядов — второй пилот из Магнитогорска, А. А. Меньшиков — второй пилот ИЛ-18 из Челябинска. Слабо отстрелялась команда Свердловского летного подразделения самолетов АН-12, АН-24 и ЯК-40, что и привело ее на предпоследнее место в эстафете. А представители Челябинского подразделения показали

слабую физическую подготовку и знание военного дела, хотя отстрелялись неплохо и все же результат — восьмое место. Где была спортивная слава челябинцев?

Все это говорит о том, что еще не все руководители поняли важность общефизической подготов-

страны, специалисты самых различных служб.

10 часов утра. К этому времени уже подготовлен к запуску очередной блок радиозонда. Несет он в себе несколько датчиков, у

Репортаж

каждого строго определенной нагрузки: один сообщается на землю температуру воздуха, другой — влажность, третий — направление и скорость ветра.

Проверены еще раз все приборы в блоке. Заряжена батарея питания — в воздухе у передатчика автономное питание, оно-то и позволяет работать ему около двух часов. Радиоператор Антонина Торопова несет блок на площадку выпуска, где Александра Белова уже подготовила оболочку шара. Оператор приема Тамара Баранова дает два предварительных сигнала, а по третьем Торопова выпускает зонд. С третьего же сигнала чуткие приборы начинают следить за зондом.

Обычно контроль за зондом продолжается около 80 минут, а через полчаса после выпуска оператор уже передает в Свердловск сводку. Зонд, выпущенный в 10 часов 30 минут, поднялся в тот день на высоту 26 500 метров. Самая низкая температура — минус 63,3 градуса была на высоте 9 300 метров.

Круглосуточно несут службу аэрологи. 4 зонда в сутки, 1460 в год. Столько же и сообщений в центр. Как и везде, коллектив станции, возглавляет который Иван Коноплин, старается работать лучше. Конечно, тут плана не пере-

выполнишь, больше установленного числа зондов не выпустишь. Но заставить летать зонды выше, качественно принимать и передавать информацию можно. И по итогам прошлого года, по многим показателям работы коллектив получил отличную оценку. Конечно, тут большая заслуга старшего инженера по радиолокации Юрия Петровича Зылева, который отдал наблюдениям за воздухом 25 лет. Он настраивал разные приборы не только на станциях нашей страны, но и в Польше, и в Чехославкии. Внес в общее дело свой вклад и Борис Белов, инженер-аэролог.

В 16.30 — снова выпуск зонда. Снова тщательная проверка всех узлов блока. Снова сигналы. Через пять минут зонд поднялся на 1620 метров, там было теплее, чем на земле, и воздух был влажнее. А оператор ветровых наблюдений Клара Ошева сообщила, что там, в небе, ветер сильнее, чем на земле.

На прощание мне сообщили, что через эту станцию пролегал путь известных теперь аэрологов. После Верх-Дубровской станции работал на «Северном полюсе-4» Григорий Долганов; Анатолий Травников побывал в Антарктиде; многие бывшие техники теперь признанные авторитеты. И кто знает, может практикант Московского гидрометтехникума — две Люмили, Толмачев и Бурмистрова — тоже поедут в Антарктику или на Северный полюс. А пока они практикуются, провожают в небо каждый радиозонд.

В. КОРОТКИХ.

Белоарский район.

ФИНИШ XXI ЗИМНЕЙ

ки пилотов. И уже совсем непонятно, какую позицию занимает командование Кировского авиапредприятия, не участвуя в смотре общефизической подготовки летного состава. Военизированную эстафету выиграли представители летного подразделения самолетов ИЛ-18 в составе: В. Т. Кашафудинова — командира, П. Ф. Куцевалова — бортмеханика, Е. Н. Миронова — бортрадиста, П. К. Росквалова — бортмеханика, А. И. Кочнева — бортмеханика, В. Николаева — бортмеханика.

На втором месте вертолетчики Уктуса, на третьем — летный коллектив самолетов АН-2 Уктусского предприятия, затем Ижевский, Магнитогорский, Пермский

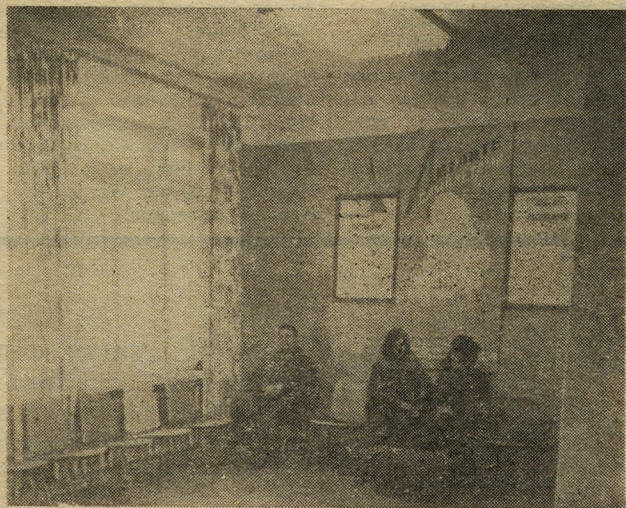
равенстве очков преимущество отдавалось коллективу, показавшему лучший результат в военизированной эстафете.

Первое общекомандное место XXI зимней спартакиады завоевал коллектив Кольцовского предприятия, второе — коллектив Уктусского авиапредприя-

тия и третье — Ижевское авиапредприятие. Далее места распределились так: четвертое место — Пермское авиапредприятие, пятое — Магнитогорское авиапредприятие, шестое — Курганское авиапредприятие, седьмое — Челябинское авиапредприятие, восьмое — Пермский МВЛ, девятое место — Кировское авиапредприятие.

Молодежь всегда остается молодежью, ей необходим спортивный азарт борьбы, чтобы испытать чувство победы, которое еще больше усилит работоспособность и создаст отличное настроение, что и труд был с огоньком, с еще большей энергией.

М. ГОРЮКОВА,
старший инструктор
Уральского
управления ГА.



В Кировском аэропорту.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295—461.
295—496.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 13186. Заказ № 4183.

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