

Большевистские КРЫМЛЯ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

№ 19 (496)
ПЯТНИЦА
3 марта
1950 года
VII год издания
Цена 15 коп.



Шире агитацию за кандидатов!

Заключилась регистрация кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР. Список кандидатов открывается именем великого вождя и учителя всех трудящихся товарища Сталина. Единодушно, с каким трудящиеся выдвигали своими кандидатами в депутаты Верховного Совета СССР лучших людей нашей страны, партийных и непартийных большевиков, свидетельствует о величайшем доверии советского народа к своей партии и ее сталинскому руководству.

По избирательным округам, на территории которых находятся аэропорты и летные подразделения Уральского управления Гражданского воздушного флота, зарегистрированы кандидатами: крупнейший государственный деятель нашей страны Николай Михайлович Шверник, академики—Игорь Васильевич Курчатов, Иван Павлович Бардин, партийные и советские работники — Дмитрий Трофимович Шепилов, Борис Глебович Музруков, бригадир-слесарь Александр Иванович Печищев, колхозница Хатина Ахметзяновна Ибрагимова и другие.

Все они — достойные кандидаты могучего сталинского блока коммунистов и беспартийных. Всенародное доверие они заслужили своим самоотверженным трудом, беззаветной преданностью Родине, своей верностью партии Ленина—Сталина.

До дня выборов в Верховный Совет СССР осталось немногим больше недели. Избирательная кампания вступила в такой период, когда все формы партийно-политической работы должны быть направлены на агитацию за кандидатов. В своей повседневной работе агитаторы должны широко использовать историческое Обращение ЦК ВКП(б), а также Обращения ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Доверенные лица должны лично, через беседы с избирателями, на собраниях в агитпункте, через выступления в многотиражной и стенной печати ознакомить всех избирателей с биографией кандидатов, повсеместно агитировать за избрание их в Верховный Совет СССР. В этом им должны помочь все агитаторы.

Широко организованной, яркой и убедительной агитацией за кандидатов обеспечим новую победу сталинского блока коммунистов и беспартийных на выборах, еще теснее сплотим авиаработников вокруг нашей партии и нашего вождя — всенародного кандидата в депутаты Верховного Совета СССР товарища Сталина.

Уральские авиаработники, как и весь советский народ, горячо благодарят партию, правительство, великого Сталина за новое проявление заботы о благосостоянии трудящихся

Горячая благодарность любимому вождю

Единодушное одобрение вызвало у коллектива аппарата Уральского управления Гражданского воздушного флота постановление большевистской партии и советского правительства о новом снижении государственных розничных цен на товары массового потребления. Выступая на митинге, начальник политотдела тов. Карпов заявил:

— Мы, советские люди, постоянно чувствуем величайшую заботу, которую проявляет о нас родное государство. Постановление Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) еще раз со всей силой выразило последовательность мероприятий советского правительства, направленных к дальнейшему подъему покупательной способности рубля, повышению реальной заработной платы рабочих и служащих. Снижение цен — новый шаг нашей Родины по пути к коммунизму. Естественно, что на эту заботу авиаработники ответят еще лучшим трудом, новыми успехами в безаварийной и производительной работе.

— Каждая советская семья, — сказала экономист тов. Лузина, — от нового снижения цен выиграет несколько сот рублей. Это значит, что мы будем еще лучше питаться, больше покупок сумеем сделать. На заботу партии и правительства ответим новыми успехами в борьбе за досрочное и качественное выполнение годового плана.

Коммунист тов. Брахман заявил: — Во время, как в капиталистических странах жизненный уровень трудящихся снижается изо дня в день, растут безработица, нищета, голод, — у нас, в стране социализма, благосостояние масс повышается.

Мы находимся накануне знаменательного события — выборов в Верховный Совет СССР. ЦК ВКП(б) в своем Обращении к избирателям обещал проводить и дальше политику улучшения благосостояния народа. Эти слова не расходятся с делом. Мы знаем, что и впредь, день ото дня, наша жизнь будет становиться еще лучше, еще краше и счастливее.

Так пусть же нашим ответом на новое проявление сталинской заботы будет единодушное доверие кандидатам блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет. 12 марта придем все, как один, к избирательным урнам, чтобы проголосовать за нашу счастливую жизнь.

Праздничное оживление

Праздничное оживление царит в эти дни на ремпредприятии. Февральский план выполнен на 106 процентов. Работа спорится. После опубликования постановления Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) о новом снижении цен ремонтники преисполнились радостью за новые успехи нашей великой Родины. Они знают, что в нашей стране личное неотделимо от общего. Новое проявление сталинской заботы свидетельствует о могучем расцвете советской экономики, об укреплении советского рубля, который в настоящее время превратился в наиболее устойчивую валюту в мире.

Подсчитывая выгоду от снижения цен для себя и семьи, авиаработники в то же время думают, как бы скорее и лучше вскрыть убыток государственного бюджета. Об этом-то больше всего и говорили на митинге, состоявшемся 1 марта.

Бригадир сборщиков Василий Малышев заявил: — Новое снижение цен является ярким показателем того, что наша страна становится все могущественнее, все богаче. Партия и правительство неустанно заботятся об улучшении жизни трудящихся. Мы, авиаработники, не останемся в долгу перед Родиной, перед великим Сталиным. Будем трудиться упорно и хорошо, дадим родному Аэрофлоту еще больше высококачественной продукции. От имени нашей бригады обещаю, что отныне мы станем выполнять ежедневно не менее двух норм.

— Сталинская забота, — сказал бригадир бригады отличного качества тов. Бархатов, — согревает каждого из нас. Хочется работать все лучше и лучше, словно прибавилось мускулов. Трудовой успех любого из нас — вклад, пусть небольшой, в общее великое дело укрепления экономики нашей страны. Я уже подсчитал, что моя семья выиграет от нового снижения цен по крайней мере 400 рублей в месяц. Неблагодарным не буду. Обещаю от имени всей бригады план марта выполнить на 200 процентов.

Тов. Краснов объявил решение коллектива цеха выполнить мартовскую программу на 110 процентов и передал вызов на социалистическое соревнование коллективу смежного цеха.

Воодушевленный новым проявлением сталинской заботы, коллектив ремпредприятия решил давать как можно больше продукции отличного качества, а 12 марта, в день выборов в Верховный Совет СССР, отдать свои голоса кандидатам несокрушимого блока коммунистов и беспартийных.

ВЕРНЫЙ СЫН РОДИНЫ

Близится день, когда советские люди придут к избирательным урнам, чтобы осуществить великое право, предоставленное нам самой демократической в мире Сталинской Конституцией, — право послать своих избранных в Верховный Совет СССР.

Центральный Комитет ВКП(б) в своем Обращении к избирателям выразил надежду, что на предстоящих выборах избиратели вновь окажут доверие своей партии — проголосуют все, как один, за кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

Нет сомнения, что так оно и будет! Свердловские авиаработники, присоединившись к передовым коллективам города, выставили своим кандидатом в депутаты Совета Союза Верховного Совета СССР по Свердловскому-Ленинскому избирательному округу № 282 Игоря Васильевича Курчатова.

Биография Игоря Васильевича является прекрасной повестью о советском общественном строе, о тех широких возможностях, которые открылись советским людям после победы Великой Октябрьской социалистической революции.

Игорь Васильевич Курчатов родился в 1903 году на Урале, в рабочем поселке Симского завода, Уфимской губернии, в семье землемера. В 1913 году семья переезжает в город Симферополь. Здесь он получил среднее образование, а в 1923 году успешно окончил Крымский университет.

С этого момента Игорь Васильевич избрал трудный, но славный путь советского ученого. В 1923—1924 годах он работал наблюдателем магнито-метеорологической обсерватории в городе Слуцке.

В 1924 году тов. Курчатов был приглашен на работу в Бакинский политехнический институт на кафедру физики.

С 1925 по 1943 годы тов. Курчатов работал научным сотрудником физико-технического института Академии наук СССР. В то же время он занимался педагогической работой, являлся доцентом кафедры физики Ленинградского политехнического института (1927—1929 гг.), заведывал кафедрой физики Ленинградского педагогического института (1936—1941 гг.).



В этот период, а в особенности в годы Великой Отечественной войны, тов. Курчатов все свои силы, знания и опыт отдает на служение советскому народу, нашей любимой Родине. Он решал важнейшие вопросы из области теоретической и прикладной физики, в тесном контакте с работниками промышленности, научно-исследовательскими институтами внедрял в производство ряд ценных изобретений и

научных работ. Ленинградскому заводу Севкабель им была оказана большая помощь по внедрению новых электроизоляционных материалов, коренным образом улучшающих качество выпускаемой продукции.

Как выдающемуся советскому ученому, сделавшему большой вклад в науку и развитие социалистической промышленности, Игорю Васильевичу присуждена ученая степень доктора физико-математических наук, а в сентябре 1943 года он был избран академиком Академии наук СССР. И с этого времени тов. Курчатов непрерывно работает в Академии наук СССР.

В 1948 году тов. Курчатов вступил в ряды Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

Советское правительство высоко оценило заслуги Игоря Васильевича перед отечественной советской наукой. Тов. Курчатову присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. Он дважды лауреат Сталинской премии, награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

Игорь Васильевич Курчатов, крупный советский ученый, горячий патриот социалистической Родины, беззаветно преданный делу Ленина—Сталина, является достойным кандидатом сталинского блока коммунистов и беспартийных в депутаты Верховного Совета СССР.

Мы с нетерпением ждем 12 марта, чтобы отдать свои голоса за Игоря Васильевича Курчатова. Голосуя за этого достойного кандидата, мы, избиратели, будем голосовать за дальнейший расцвет нашей Родины, за нашу партию, за нашего родного Сталина — первого всенародного кандидата.

А. ЧИРКОВ,
доверенное лицо.

Высококачественное обслуживание материальной части — главное условие безаварийной работы

С партийно-технической конференции

О содружестве экипажей с техниками

Из выступления тов. ДРАНИШНИКОВА

Можно привести много примеров хорошего отношения экипажей к обслуживанию материальной части на базе. Экипажи тт. Долотова, Павлова, Прокопчука, Селивончика и других командиров внимательно относятся к эксплуатации и обслуживанию самолетов и моторов. Поэтому их машины всегда содержатся в хорошем состоянии, и экипажи выполняют установленные производственные планы. В коллективах этих экипажей нет случаев опоздания на работу, срывов рейсов и задержек. Бортмеханики всегда участвуют в обслуживании материальной части. Они по прилете на базу обычно рассказывают техническому составу о поведении машины в воздухе, о полученных замечаниях в других аэропортах.

Бортмеханики тт. Ким, Жилиев, Семанов, Белкин и другие всегда помогают техникам производить осмотр матчасти, устранять дефекты, лично производят заправку самолета. Они часто обмениваются опытом работы и систематически повышают технические и политические знания.

Но наряду с хорошими производственными показателями в работе отдельных экипажей имеются серьезные недостатки. Например, в экипаже тов. Попова часто по собственной вине бывают задержки. Это происходит потому, что экипаж плохо относится к своей машине, а бортмеханик тов. Качин слабо повышает свои технические знания. Он даже не может правильно назвать неисправность и иногда допускает такие безграмотные заявления, вроде «мотор стонет» и т. д.

Ясно, что если бы все экипажи поняли всю важность участия в обслуживании матчасти на базах, то наши самолеты значительно меньше простояли бы в базовом и промежуточных портах.

Упорядочить работу ремонтников

Из выступления тов. ПРОКОПЧУКА

Со дня организации ЛЭРМ'a темпы обслуживания самолетов сильно замедлились. Допускаю, что это происходит за счет улучшения качества работы. Но не только в этом причина. В отряде смены мотора производили в течение суток, а в ЛЭРМ'е на это требуется иногда больше недели. Такая медлительность ни в какие рамки не укладывается и объяснить ее можно только плохой организацией труда, неудовлетворительным снабжением и подчас, вообще неправильным ведением дела.

Например, у нас еще не изжиты практика снятия деталей с одного самолета на другой. На моей машине таким образом сменили восемь колес. Разумеется, такая работа не помогает, а вредит нормальной эксплуатации материальной части. Понятно, что если сегодня сняли с моего самолета деталь, то завтра она снова потребует и все равно произойдет задержка. Поэтому подобный выход из положения недопустим.

Несколько месяцев существует новая ремонтная организация — ЛЭРМ в Свердловском центральном аэропорту. Можно уверенно сказать, что за это время процент исправности самолето-моторного парка значительно повысился, улучшилось состояние и обслуживание материальной части.

Однако в ЛЭРМ'е имеется очень много недостатков, которые еще сильно мешают работе большого коллектива. Взяв, например, порядок дефектации материальной части. Вместо того, чтобы дефектовку производить перед тем, как приступить к работе, начальники смен, мастера и бортмеханики ведут ее в процессе всего обслуживания. Часто обнаружение дефектов проходит небрежно и невнимательно, а поэтому потом приходится дополнительно устранять выявленные вновь неисправности. При такой постановке дела невозможно узнать, когда же закончится работа на самолете, нельзя заранее определить, сколько нужно людей для обслуживания того или иного самолета и каких расставить. Был такой случай. Начальник смены тов. Разумовский своевременно не произвел дефектации на самолете 4141. В результате — за 12 часов всей сменой не мог обслужить один корабль.

Плохая организация дефектации влечет за собой много других неполадок, в частности, несвоевременную подачу документов в планово-диспетчерский отдел, который из-за этого не в состоянии учесть остаток работы для следующей смены и следовательно, весь объем предстоящего труда.



На партийно-технической конференции, которая состоялась на днях в Свердловском центральном аэропорту, много и хорошо говорили о работе бригады отличного качества, которой руководит авиатехник тов. Подкорытов.

На снимке: тт. ПОДКОРЫТОВ и УФИМЦЕВ за монтажом винта.
Фото А. Грахова.

Установить средства связи

Из выступления тов. ПРОЦЕНКО

Наши мастерские — совсем новая организация. Она создана на базе технических служб подразделений и порта. Надо сказать, что оснащение, которое мы имеем, совершенно не удовлетворяет нужд мастерских. Достаточно сказать, что у нас, диспетчеров ЛЭРМ'а, имеется только один, да и то плохо работающий телефон. Нет у нас ни радио, ни других средств связи. В довершение всему, диспетчера АДС нам не сообщают о приближении и прибытии самолетов.

Поэтому иногда совершенно неожиданно для нас к линейке подруливает самолет в то время, когда его никто не ожидает. Это происходит из-за того, что у нас плохая связь с диспетчерами. Командованию порта необходимо обратиться на это внимание и в ближайшее время установить в ЛЭРМ'е наземные средства связи.

Нет в ЛЭРМ'е и необходимой мебелировки. В планово-диспетчерском отделе и цехе спедоборудования отсутствуют даже стулья. На это командованию также необходимо обратить внимание.

Улучшить снабжение

Из выступления тов. МЕЗЕНЦЕВА

В последние месяцы требования к обслуживанию материальной части значительно повысились. Теперь техники и мотористы более тщательно производят регламентные работы, внимательнее и качественнее устраняют все недостатки.

Здесь много говорили о плохом снабжении запчастями. Мне хочется тоже остановиться на этом. Снабжение у нас не отвечает возросшим требованиям. Тов. Едукову и руководству базового порта нужно изменить стиль своей работы и заняться по-настоящему вопросами снабжения ЛЭРМ'а необходимым количеством запасных частей, расходных материалов и инструмента.

Организация обслуживания самолето-моторного парка в ЛЭРМ'е

Из доклада тов. ЕВДОКИМОВА

Неправильная организация труда тормозит нормальную работу цехов. Так, тов. Ярошевич разбрасывает людей на все машины, сразу по 2—4 человека, а тов. Криворук расставляет рабочих без учета очередности подготовки машин. При этом он может оставить без внимания машины, которые стоят в наряде и, наоборот, обслуживать не идущие в рейс.

Процесс ремонта и обслуживания в ЛЭРМ'е тоже имеет серьезные пробелы. Например, только потому, что у нас нет группы подготовки производства, технический состав одну четверть своего рабочего времени теряет на хождение в поисках инструмента, запасных частей и других материалов. Все это снижает производительность труда и качество обслуживания. Часто у нас начальники смен и мастера не имеют возможности следить за ходом и качеством работ потому, что они большей частью заняты поисками и доставкой необходимых для работы материалов.

Одним из больших недостатков в нашей работе является то, что мы еще не отделились от старого, отрядного метода руководства. В цехе тов. Бородулина, например, до последнего времени существует деление на базовую и транзитную бригады. Между ними нет оперативной связи. Бывает, что у транзитной бригады нет

работы, а у базовой нехватает людей и наоборот. Но как ни странно, между бригадами нет взаимопомощи. Нет ее и между цехами. Большой помехой является также слабая трудовая дисциплина, особенно в цехе у тов. Бородулина.

Таким образом, в ЛЭРМ'е допущено много ошибок, есть много недостатков. Но их было бы меньше, если бы мы получили действительную помощь от руководителей порта и Управления. Этого же не происходит.

Наоборот, главный инженер Управления тов. Андриевский и его заместители тт. Зайцев и Серов только «дают разгоны», ругают и грозят, а помощи никакой не оказывают. Не вникают по-деловому в работу ЛЭРМ'а и тт. Халимонов, Попов и Гражданкин. Они относятся к нам с устаревшим пренебрежением летчика к технике. Поэтому тов. Халимонов плохо реагирует на все наши просьбы и нужды и не считает нужным их удовлетворять.

Несмотря на эти недостатки, технический состав ЛЭРМ'а в подавляющем большинстве работает хорошо, выполняет и перевыполняет установленный план. Такие техники, как тт. Пайвин, Морозов, Долоднова, Слепухин и многие другие, в два раза перекрывают свои месячные задания

Не только выявлять, но и предупреждать брак

Из выступления тов. ЛЕОНТЬЕВА

Прежде всего хочется в порядке самокритики сказать о своем отделе. Мне кажется, что его работники не совсем правильно понимают свои обязанности. Мы знаем, что технический контролер обязан не только вскрывать недостатки и брак в работе, но и предупреждать их. Причем, последнее очень важно для нашего дела, ибо предупреждение брака или своевременное выявление его еще до окончания работы значительно экономит средства, сокращает время, потребное на исправление недостатков, даст возможность быстрее закончить обслуживание машины.

Однако наши контролеры свою работу сводят к выявлению недостатков уже после окончания обслуживания. Считаю, что это неправильная организация работы технического контроля, и ее в ближайшее время нужно исправить.

Следует отметить еще и недостатки в цехе текущего ремонта, к которому я прикреплен. Там часто самолеты долго задерживаются без особых причин. Этого можно было бы избежать, если бы тов. Ярошевич умело руководил работниками. Например, на машине 4430 восемь раз меняли винты и все еще не достигли цели. Теперь нужно в девятый раз браться за то же дело. Другой самолет — 4707 задержался лишь потому, что начальник цеха своевременно не дал указания, какой серии мотор нужно ставить. А ведь все эти задержки очень дорого обходятся Управлению. Разве нельзя избавиться от них? Конечно, можно. Для этого тов. Ярошевичу нужно только внимательнее, оперативнее руководить людьми, умело и продуманно их расставлять для проведения работы. В настоящее же время расстановка людей в цехе текущего ремонта сильно тормозит работу.

Покончить с отсталыми методами труда

Из выступления тов. РАЗУМОВСКОГО

В настоящее время на всех предприятиях нашей страны внедряется механизация трудоемких процессов, рационализируется производство, улучшается организация труда. Наши подразделения оснащены передовой замечательной техникой — самолетами и моторами новейшего образца. Казалось бы, эту технику нужно обслуживать передовыми методами. Но у нас обслуживание не соответствует уровню техники.

Например, техникам часто приходится пользоваться электродрелью. Но она у нас только одна на все мастерские. Поэтому работники прибегают к помощи ручных сверл, тратят на это много драгоценного времени.

Другой пример. Всем известно, в каких трудных условиях работают наши техники и мотористы в зимнее время. Их труд можно облегчить, если дать им возможность пользоваться сваренной металлической конструкцией для ограждения рабочего места и подвода теплого воздуха. Это приспособление было изготовлено, но на обтяжку его нехватало брезента. Так из-за пустяка техники работали всю зиму в трудных условиях.

при отличном качестве. Мы имеем хороший, работоспособный коллектив, который за пять месяцев работы производственный план выполнил на 119 процентов. Успешной деятельностью нашего коллектива во многом содействовал самоотверженный труд стахановской смены тов. Котляревского, выполнившей план на 154 процента, бригад тт. Лаптева, Секисова, Игольникова, Ступина и других.

Надо сказать, что многие авиатехники и мотористы ЛЭРМ'а работают хорошо и поняли всю выгоду сдельного труда. Теперь перед нами стоит ответственная задача — подтянуть всех работников к уровню наших передовиков и таким образом добиться коллективной стахановской работы.

Теперь уже ясно, что ЛЭРМ является прогрессивной организацией в системе технического обслуживания. В ближайшее время мы должны устранить все имеющиеся недостатки в нашей работе и наладить высококачественное обслуживание самолето-моторного парка. В этом — наша задача. Есть полное основание надеяться, что ЛЭРМ с ней справится. Поручкой этому — его хороший, работоспособный коллектив.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.