

Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

№ 23 (500)
ПЯТНИЦА
17 марта
1950 года
VII год издания
Цена 15 коп.

По-большевистски выполнять решение конференции

С величайшим политическим подъемом, с непередаваемым воодушевлением прошли в нашей стране выборы в Верховный Совет СССР.

После выборов советские люди с еще большим рвением принялись за осуществление планов дальнейшего расцвета нашей любимой Родины.

В основу работы всех коллективов Уральского управления Гражданского воздушного флота положено решение IV партийной конференции, которая состоялась в первых числах февраля нынешнего года. От того, насколько успешно будут выполняться все пункты этого решения, будет зависеть успех вашей работы в 1950 году.

Сейчас во всех подразделениях нашего Управления проходят собрания коммунистов, на которых определяются задачи парторганизаций по выполнению решений партийной конференции.

Важно, чтобы на этих собраниях глубоко и принципиально вскрывались все недостатки и все помехи в нашей работе. Критика и самокритика — эта могучая сила нашего движения вперед — должна пронизывать работу всех партийных организаций.

Только на основе критики прошлых недостатков можно обеспечить ритмичную, безаварийную и производительную работу наших подразделений. А конференция записала в своем решении: «Считать важнейшей политической задачей партийных организаций обеспечение выполнения и перевыполнения государственного плана воздушных перевозок 1950 года без летных происшествий».

Важнейшим условием нашего движения вперед по пути строительства коммунизма является развертывание идеологической работы, организация политической учебы наших кадров, улучшение коммунистического воспитания авиаработников. Четвертая партийная конференция наметила конкретные мероприятия в этом деле, потребовала улучшить руководство всеми формами политической учебы коммунистов и комсомольцев, лекционной пропаганды среди беспартийных.

Решение партийной конференции требует повысить роль общественных инспекторов по безопасности полетов, решительно бороться за качество ремонта и не допускать брака на производстве. Еще выше поднять культуру обслуживания авиационных пассажиров и превратить наши аэропорты в подлинные очаги культуры, порядка и организованности.

Решения четвертой партийной конференции являются программой практической деятельности каждой партийной организации. Выполняя указания конференции, большевики Уральского управления еще более сплотят авиаработников вокруг партии, добьются новых успехов в осуществлении задач 1950 года.

Трудовая слава

В марте пилот Свердловского летного подразделения Анна Григорьевна Широкова завершила налет 1 миллиона километров. Приказом начальника Аэрофлота она награждена нагрудным знаком «За налет 1.000.000 километров».

Пламенная патриотка Родины, тов. Широкова за 17 лет работы в Гражданском воздушном флоте провела в воздухе 6,5 тысячи часов, не имея ни одной аварии.

В нашем Управлении Анна Григорьевна — первый пилот-миллионер легкомоторных самолетов.

Желаем тов. Широковой дальнейших успехов в летной работе.

В. КОСЕНКО, В. КАРПОВ.

РАВНЯТЬСЯ НА ПЕРЕДОВИКОВ СОРЕВНОВАНИЯ

★ ★ ★

Квартальный план — досрочно!

С большим производственным подъемом трудился коллектив авиаработников Свердловского центрального аэропорта в дни стахановской вахты в честь выборов в Верховный Совет СССР. В новом году он ежемесячно перевыполнял установленные задания. К дню выборов коллектив порта досрочно выполнил квартальный план по всем показателям.

Таких успехов коллектив аэропорта добился благодаря четкому и слаженному труду работников отдела перевозок и особенно смены тов. Бovyкиной, службы движения и особенно смены диспетчера тов. Кудряшова, а также работников службы технической эксплуатации.

Подарки ремонтников

С большим производственным подъемом трудились авиаработники цеха текущего ремонта ЛЭРМ в предвыборные дни. Первую декаду марта они закончили с замечательными трудовыми показателями.

Много производственных подарков дали стране авиатехники, став на стахановскую вахту. В последние дни перед выборами отдельные стахановцы стали показывать образцы истинного самоотверженного труда. Так, авиатехник тов. Сафин выполнил задание первой декады марта на 190 процентов, тов. Морозов — на 170, тов. Подкопытов — на 152 процента.

Свои достижения они посвятили всенародному празднику — дню выборов.

И. ХЛОПОВ.



В дни предвыборной стахановской вахты синоптики Березовского аэропорта успешно боролись за полную оправданность прогнозов. Своей работой они позволили многим нашим пилотам досрочно и качественно выполнить производственный план первого квартала.

На снимке: командир стахановского экипажа Г. П. Бузовир получает синоптическую консультацию у тов. Калининской.

Фото А. Грахова.

Обязательство выполнено

Всенародный праздник — день выборов в Верховный Совет СССР — коллектив Самаровского аэропорта встретил новой производственной победой. Он с честью выполнил свои предвыборные обязательства.

Порт завершил выполнение квартального плана к 11 марта по всем показателям. В том числе: по перевозке пассажиров — на 140 процентов, почты — на 186, грузов — на 105, доходам — на 118 процентов.

Лучших успехов на стахановской вахте добились техническая бригада и служба связи. Они полностью обеспечивали регулярность и безопасность полетов. Техники во главе с тов. Кайгородовым отлично обслуживали пролетающие самолеты, связи держали с ними бесперебойную связь.

С. ДАВИДЕНКО.

Проверяем работу общественных инспекторов

Инспектор Южанин

Трудно учесть работу, которую проводит общественный инспектор по безопасности полетов Григорий Южанин. Кажется, он не сделал ничего особенного. Будь на его месте другой, он тоже, может быть, работал бы не хуже. Ведь в авиации от каждого инспектора требуется высокая внимательность, усиленная бдительность и постоянный контроль за собой и своими товарищами. Каждый знает, что малейшая неорганизованность, беспечность какого-либо работника могут стоить жизни советским людям, могут нанести большой ущерб государству.

После избрания Южанина общественным инспектором, он удвоил, утроил свою бдительность. Общественность поручила ему следить за обеспечением безопасности полетов, и Южанин, помня, что в авиации нет мелочей, стал обращать внимание на самые малейшие признаки каких-либо нарушений, стал выявлять и устранять все, что может в какой-то степени отразиться на безопасности полетов.

Теперь его можно с утра до вечера видеть на линейке, в пилотской кабине, на взлетно-посадочной полосе — везде он стоит на страже безопасности, требует строгого выполнения Наставлений.

На корабле, где бортмехаником тов. Григорьев, он выявил, что на машине не уби-

раются щитки. Этот дефект может привести к тяжелым последствиям. И инспектор не выпускал машину до тех пор, пока неисправность была не устранена.

В моторах кораблей тт. Дубицкого и Грязнова Южанин обнаружил стружку. Немедленно были приняты экстренные меры. Машину Грязнова поставили на смену мотора, Дубицкому разрешили летать, но под наблюдением инженера.

Общественный инспектор постоянно следит за тем, чтобы своевременно сливали отстой бензина. Он не допускает заправки маслом иначе, чем через две воронки с фильтром.

На что бы ни обратил внимание инспектор, он всегда потребует выполнения Наставлений и инструкций. Если он видит, что заправляют самолет, то обязательно проверит количество залитого бензина, если производят загрузку, то обратит внимание на размещение грузов.

Так и работает общественный инспектор Григорий Южанин. Вместе со всем многочисленным отрядом инспекторов нашего управления он усиленно борется за обеспечение безопасности полетов, за работу без летных происшествий.

И. ДАВИДОВ.

Помогают делом

Большую помощь командованию оказывают общественные инспекторы по безопасности полетов Казанского аэропорта тт. Сакара, Якунин, Кузьмин и Демченко.

Тов. Сакара, например, выяснила, что метеостанция совершенно не получает фактической погоды и штормовых оповещений с дальних районов Татарии, куда самолеты направляются визуально. Это сильно затрудняет анализ погоды и не обеспечивает безопасности полетов. Общественный инспектор предложил исправить это положение.

Систематически проверяет предполетный отдых и подготовку экипажей, контролирует загрузку самолетов и их полетный вес общественный инспектор тов. Кузьмин. По его предложению для самолетов ПО-2, в целях безопасности полетов, была установлена высота круга в 100 метров и входные и выходные ворота.

Регулярно проверяет качество обслуживания и заправки самолетов и общественный инспектор тов. Якунин. Он часто просматривает бортовые документы у экипажей пролетающих самолетов, проводит беседы с техническим составом о том, как лучше организовать высококачественное обслуживание машин и т. д.

Б. УРАЛЬЦЕВ.

Коммунисты — организаторы соревнования

Четвертая партийная конференция Уральского управления в своем решении обязала всех коммунистов-авиарботников быть в авангарде социалистического соревнования, постоянно показывать образцы самоотверженного труда и своим примером увлекать весь личный состав на все новые и новые производственные успехи. Это решение конференции и легло в основу деятельности нашей партийной организации.

Известно, что если партийные организации подходят к вопросу организации социалистического соревнования по-деловому, по-большевистски, то и результаты его будут лучше. Когда же руководство соревнованием носит поверхностный, несерьезный характер, тогда неизменно возникают и формализм и кампанейщина, что губит это живое и полезное дело.

Организация проверки итогов работы, похвал и поощрение лучших людей, добившихся хороших показателей в труде и, наоборот, помощь и критика работников, не выполняющих свои обязательства, — вот методы, которые использует наша партийная организация для подъема производственной инициативы авиарботников, для повышения производительности их труда.

Итоги выполнения производственного плана первых месяцев текущего года убедительно свидетельствуют о том, что личный состав нашего подразделения нещадно потрудились и с честью выполнил поставленные перед ним задачи. Безусловно, в этом большую роль сыграло социалистическое соревнование, которое повышало ответственность каждого работника за выполнение своих обязательств.

Надо сказать, что наши коммунисты сумели возглавить и развить соревнование в коллективе подразделения. В него был вовлечен почти весь летно-подъемный и технический состав.

Как же партийная организация проводила работу по организации и руководству соревнованием?

Во-первых, на общих собраниях коллектива ежемесячно прорабатывался производственный план. Здесь же некоторые работники, а иногда звенья и даже службы, брали на себя конкретные социалистические обязательства. Например, на одном из собраний в начале года коммунисты тт. Столбов, Зимин, Моргунов и многие дру-

гие выступили с призывом к личному составу подразделения о том, чтобы развернуть соревнование за достойную встречу дня выборов в Верховный Совет СССР. Они обязались досрочно выполнить план первого квартала, бороться за отличное качество работы, за обеспечение безопасности полетов. Их призыв нашел горячую поддержку в коллективе подразделения. Так началось широкое предвыборное социалистическое соревнование.

В целях поощрения победителей и выявления лучших людей подразделения партийное бюро следило, чтобы местный комитет систематически, в конце каждого месяца, подводил итоги соревнования, выявлял лучших людей и представлял их к поощрению (занесение на Доску почета, объявление благодарности, премирование).

Кроме этого, партийное бюро часто вызывало на свои заседания коммунистов-производственников, которые подробно рассказывали о ходе соревнования в службах, вскрывали недостатки, просили у партийного бюро помощи. Нередко на заседаниях выступали лучшие пилоты с обменом опыта своей работы. Был случай, когда партбюро специально поручило коммунистам пилотам тт. Аликину, Мартьянову и другим оживить соревнование среди летного состава, сделать опыт передовиков достоянием всех соревнующихся.

Социалистическое соревнование среди летного состава сейчас возглавляют отлично работающие коммунисты пилоты тт. Сааткулов, Никулин, Аликин. Их примеру следуют беспартийные тт. Романов, Медведев, Будницкий и другие.

Соревнование сыграло большую роль в том, что подразделение из месяца в месяц выполняет производственный план с высокими показателями. Оно позволило звену тов. Медведева добиться лучших показателей, завоевать первенство и переходящее Красное знамя подразделения. Это же соревнование помогло коммунистам техслужбы тт. Столбову, Зимину и другим добиться хороших результатов в работе, ежемесячно выполнять и перевыполнять установленный план при отличном качестве работы.

Таковы первые итоги борьбы коммунистов нашего подразделения за выполнение решения IV партийной конференции.

П. ФАРМАГЕЙ,
секретарь партбюро.



Авиатехник Казанского летного подразделения тов. ЧУБАКОВ за время работы в ГВФ воспитал много грамотных и способных мотористов. На снимке: Е. Д. Чубаков проводит практическое занятие с авиамотористом М. Е. Филимоновой. Фото А. Грахова.

Конкурс стенных газет

Политотдел и редакция газеты «Большевистские крылья» в ознаменование дня большевистской печати объявляют конкурс на лучшую стенную газету подразделений Уральского управления Гражданского воздушного флота.

Конкурс проводится в период с 10 марта по 10 мая 1950 года.

Цель конкурса: активизация роли стенной печати, с одной стороны, как серьезного средства борьбы с недостатками в работе подразделений и, с другой стороны, как трибуны собрания, обобщения и распространения передового стахановского опыта авиарботников.

Лучшими будут признаны газеты, выходящие регулярно, не реже трех раз в месяц, интересные по содержанию и хорошо оформленные. Обязательным требованием является обеспечение действенности по каждой критической замечке, опубликованной в газете.

Установлены три премии, которые будут вручаться редколлегии — победителям конкурса.

Подведение итогов конкурса будет проведено на совещании-семинаре редакторов стенных газет, который состоится 10 мая 1950 года в политотделе.

**ПОЛИТОТДЕЛ.
РЕДАКЦИЯ.**

Работа женсовета

С начала года начал свою работу женский совет в Молотовском аэропорту. За это время женщины сделали немало. Они оборудовали гостиницу: шили чехлы для кроватей, шторы и гардины. Недавно совет приобрел передвижную библиотеку, организовал регулярную подшивку газет и журналов.

По инициативе женсовета наведен образцовый порядок в зале ожидания отдела перевозок. Здесь женщины также пове-

сили красивые шторы на окнах и дверях, постелили скатерти на столах.

Совет оживил и культурно-массовую работу в порту. Он организовал коллективное посещение театра и кино, выпуск стенгазеты и провел ряд других мероприятий.

Под председательством тов. Кузовлевой активно работают в составе женсовета домохозяйки тт. Малышева, Романова и Бузова.

К. ЦВЕТКОВА.

Подготовка и эксплуатация зимне-весенних взлетно-посадочных полос

По наставлению аэродромной службы ГВФ зимние полосы для взлетов, посадок и руления самолетов подготавливаются двух видов: «уплотняемые» и «очищаемые».

На первых снеговое покрытие систематически уплотняют и содержат в постоянной эксплуатационной готовности в течение всего зимнего периода; на вторых имеется такое же снеговое покрытие, но толщина его допускается не более 5 см., а весь выпадающий в дальнейшем снег систематически убирается за пределы летных полос.

Уплотненный снеговой покров на ВПП должен обеспечивать работу авиации на колесах и выдерживать давление от вертикальной нагрузки не менее 5 кгр./см², а глубина колеи от колес самолета не должна превышать 3 см. Такая прочность снегового покрова находится в прямой зависимости от плотности этого покрытия, температуры, и, очевидно, чем выше плотность снегового покрытия, а она должна быть не менее 0,5 при отрицательной температуре, тем выше будет прочность снегового покрытия и больше его долговечность в данных климатических условиях.

Для уплотнения снега применяются катки и гладилки на тракторной тяге. Катки применяются металлические и деревянные весом от 2 до 4 тонн. Их недостаток в том, что они не могут выравнивать покрытие, так как волны рельефа при перекачивании сохраняются. Когда температура атмосферы ниже температуры верхних слоев снега, применять такие катки вообще нельзя, так как на более охлажденную поверхность катка будет налипать снег. Поэтому в практике зимней эксплуатации аэродромов всё большее распространение имеют гладилки.

В Казанском аэропорту начальником аэродромной службы инженером В. Крыловым изготовлены достаточно прочные и высокопроизводительные деревянные гладилки, создающие такое же удельное давление, как и деревянные катки, если их до известной степени загрузить балластом. Там же из списанных самолетных колес смонтирован резиновый каток с большим удельным давлением.

Преимущество гладилок инженера Крылова перед обычными заключается в том, что одновременно с уплотнением они выравнивают поверхность снегового покрова.

Положительным свойством резинового катка является то, что благодаря деформации резины снег к катку не прилипает, независимо от температурных условий.

Такие гладилки и резиновые катки дают возможность своевременно подготовить ВПП и создать достаточную плотность снегового покрытия.

Уплотнение снегового покрова гладилками в условиях отрицательной температуры рекомендуется производить не более чем в два прохода, добиваясь максимального удельного давления, при котором снег полностью поступает под уплотняющие рабочие органы и не образует перед ними вала. Интервал между первым и вторым проходами должен быть минимальным и, во всяком случае, как установлено опытами, не более 15 минут.

Схему организации работ по уплотнению снега можно рекомендовать так называемую круговую, при которой агрегаты начинают работу с середины ВПП и двигаются концентрическими эллипсами к обочинам.

Обеспечение минимального интервала между первым и вторым проходами значительно повышает эффективность уплотнения; работу по уплотнению снегового покрова следует производить двумя агрегатами (два трактора с гладилками) одновременно, при последовательном движении их по одному и тому же следу.

Загрузку уплотняющих органов гладилок целесообразно расположить следующим порядком:

Наименование проходов	С ориентировочный вес груза в кг			
	П. р. часть глад.	Л. а. н. часть глад.	Глад. типа Н. А. С.	Глад. типа Крылова
Прох. перв. трактора	0—200	0—350	400—500	100—800
Прох. втор. трактора	400—1000	800—1000	700—800	1500—2000

Перед началом работ загруженными гладилками необходимо сделать пробный проход. Если перед уплотняющими органами создается вал снега, то необходимо уменьшить нагрузку передней части гладилки.

При круглосуточной эксплуатации аэродрома снеговой покров на ВПП обрабатывают между кратковременными вылетами и посадками рейсовых самолетов. Такие условия содержания зимних аэродромов требуют от работников аэродромной службы осторожности и большей оперативности в работе.

В этих условиях зимнего содержания аэродрома желательна диспетчеру аэропорта иметь радиосвязь с гладилками, работающими на ВПП по обработке снегового покрытия. Такая связь могла бы обеспечить своевременность и безопасность работы тракторов.

К. АНДРУЦКОВ,
старший инженер НИИ ГВФ.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.