

Командование Уральского территориального управления ГВФ, политотдел и терком профсоюза авиаработников, рассмотрев представленные подразделениями материалы о передовиках производства, решили:

1. ОСТАВИТЬ НА ДОСКЕ ПОЧЕТА НА 1961 ГОД

1. Васильева П. С. — техника по приборам ЛЭРМ Кольцовского аэропорта.
2. Лагунова Г. В. — слесаря ЛЭРМ.
3. Брусницына А. А. — контрольного мастера ЛЭРМ.
4. Любченко Д. У. — ст. инженера связи Кольцовского аэропорта.
5. Шевченко В. С. — шофера автобуса Кольцовского аэропорта.
6. Воробьева Ф. С. — авиатехника бригадира Кольцовского аэропорта.
7. Лобова А. И. — ст. радиооператора связи Кольцовского аэропорта.
8. Костырева П. Г. — шофера автобазы Кольцовского аэропорта.
9. Кузнецова В. Н. — бойца ВОХР Кольцовского аэропорта.
10. Рассохина А. В. — бортехника Тюменской авиагруппы.
11. Зуева А. Г. — авиатехника Уктусского подразделения.
12. Якимова В. П. — авиатехника Уктусского подразделения.
13. Макурова К. А. — авиатехника Уктусского подразделения.
14. Афонина П. М. — бригадира ремпредприятия.
15. Курова В. Ф. — мастера ремпредприятия.
16. Чамовских В. Я. — токаря ремпредприятия.
17. Огиенко Н. И. — техника

Авиатор Урала

№ 48 (1067)
СУББОТА,
24 июня
1961 г.
Год издания
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

Передовики производства — наши маяки

Идущие впереди

- по приборам Челябинского подразделения.
18. Секерина В. И. — ст. радиотехника Челябинского подразделения.
 19. Гумарова В. М. — авиатехника Челябинского подразделения.
 20. Решетова И. И. — радиотехника Челябинского подразделения.
 21. Туринцева Н. А. — авиатехника Пермского подразделения.
 22. Мелехина Ф. А. — ст. радиооператора Пермского подразделения.
 23. Бабенко Н. Т. — авиатехника Пермского подразделения.
 24. Курашова В. А. — зам. командира летного коллектива.
 25. Плешакова А. И. — командира звена Тюменского подразделения.
 26. Милина С. А. — авиатехника Тюменской авиагруппы.
 27. Киселева А. Ф. — техника-дефектовщика Тюменской авиагруппы.
 28. Киселева В. Н. — авиатехника Тюменской авиагруппы.
 29. Плеханова Л. Ф. — слесаря-сборщика Тюменской авиагруппы.
 30. Швецова Е. П. — бригадира авиаремонтных мастерских.
 31. Елишина Н. М. — слесаря-сборщика авиаремонтных мастерских.
 32. Рябкова В. Ф. — бойца ВОХР Тюменского аэропорта.
 33. Федорова А. Н. — инженера связи Янаульского аэропорта.
 34. Суханова А. И. — шофера Янаульского аэропорта.

УЧИТЫВАТЬ РЕЗЕРВЫ

В коллективе Свердловских линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских сейчас напряженная пора: в связи с увеличением интенсивности полетов, особенно сейчас, в период летней навигации, сюда поступает большое количество самолетов на регламент.

Нужно сказать, что в мае на самолеты Ил-18 приходилась большая нагрузка — рейсы дальние, а самолетов еще крайне недостаточно для регулярного обслуживания ими воздушных трасс.

Авиарботникам ЛЭРМ пришлось много потрудиться, чтобы кое-как компенсировать этот недостаток, однако стоит заметить, что, обратив внимание на высокие темпы работ, в коллективе выпустили из виду такой важный вопрос, как качество. Да и не только это помешало нормальному, своевременному обеспечению полетов этих машин.

Нередко случается так. В один день на регламент ставится сразу несколько машин. Такая обстановка сильно загружает технический состав, занятый на обслуживании этих самолетов. Стоит ли говорить о высоком качестве работ, когда люди разбиты на участки — на разных самолетах — кто их сможет хорошо проконтролировать. А бывает наоборот — выпадают дни, когда вообще нет отхода авиатехники на регламент и вывод направляется сам по себе: в ЛЭРМе не обращают должного внимания на планирование отхода материальной части на регламент и ремонт.

Приведем факт. 20 июня в дневной смене на участке обслуживания Ил-18 не было совсем машин на регламенте, а зато на следующий день технический состав был снова загружен полностью, так как, кроме прибывшего в ЛЭРМ Ил-18, были на площадке и другие машины.

Кроме того, нередки случаи, когда пришедший на регламент самолет простаивает лишнее время из-за отсутствия агрегатов, отдельных запасных

Требования Свердловский Аэропорт в обслуживании на трассе Москва - Владивосток

частей и расходного материала. Вот пример.

Недавно на самолете Ил-18 вышел из строя один из топливных баков. Потребовалось его заменить. И вот авиаспециалисты встали в тупик: нет баков, и все тут. Подобный случай повторяется не впервые: эти баки выходили из строя неоднократно, но в запасе их нет и по сей день.

А только ли с баками такое положение? Нет, то же самое можно сказать и об агрегатах гидросистемы и посадочных устройств. Часто из строя выходят трубки гидросистемы — заменить же их нечем. Или вот еще. На ряде самолетов барабаны колес невзаимозаменяемые, т. е. не подходят к другим машинам, и поэтому авиатехника простаивает из-за отсутствия этих агрегатов.

Нельзя упустить из поля зрения и такие факты. Технический состав ЛЭРМ, выполняющий различные работы по ремонту техники, а также на машинах, пришедших на регламент, остро ощущает нехватку наземных приспособлений и инструмента.

Например, нет здесь ложементов для подпора плоскостей крыла, утяжеляют труд и удлиняют сроки работ обычные отвертки, а специальных, хотя

бы пневматических, нет. В этом отношении наши ЛЭРМ выглядят куда беднее других, а приобрести это, думается, дело не сверхъестественное, вполне реальное.

За последнее время технический состав, обслуживающий самолеты Ил-18, работает без брака — об этом говорит и бюллетень по качеству. Но их возможности, это нужно справедливо признать, далеко не все использованы — можно и нужно работать лучше. Было бы неплохо, на наш взгляд, для ускорения операций по обслуживанию прилетающих самолетов Ил-18 усилить одним-двумя авиаспециалистами технические бригады перронного обслуживания. От этого дело намного бы выиграло.

Нет слов, далеко не все обстоит у нас так, как хотелось бы, но к этому нужно стремиться, ведь турбовинтовая техника становится ведущей в Аэрофлоте, — ей мы должны уделять самое большое внимание.

Необходимо вскрыть резервы, используя которые можно добиться резкого улучшения качества обслуживания и ремонта турбовинтовой техники.

Ю. ГРИЦЕНКО,
контрольный мастер ЛЭРМ.
Е. ЛИПОВИЧ.

Следы войны

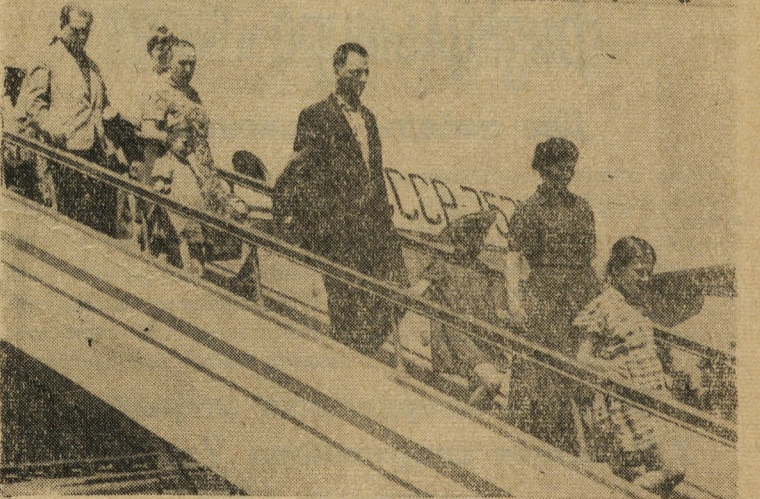
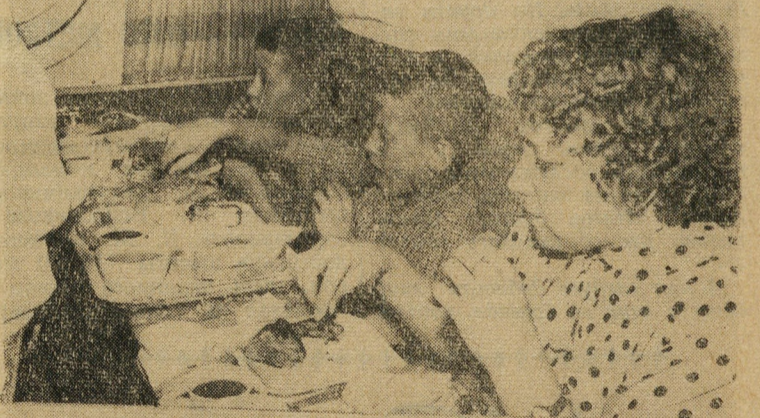
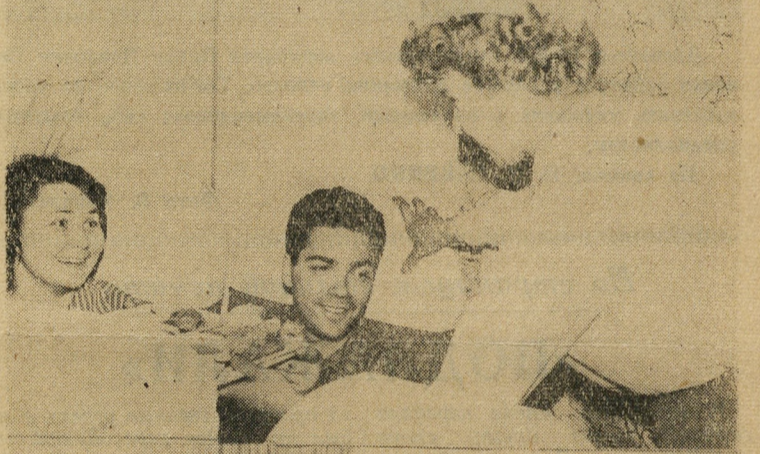
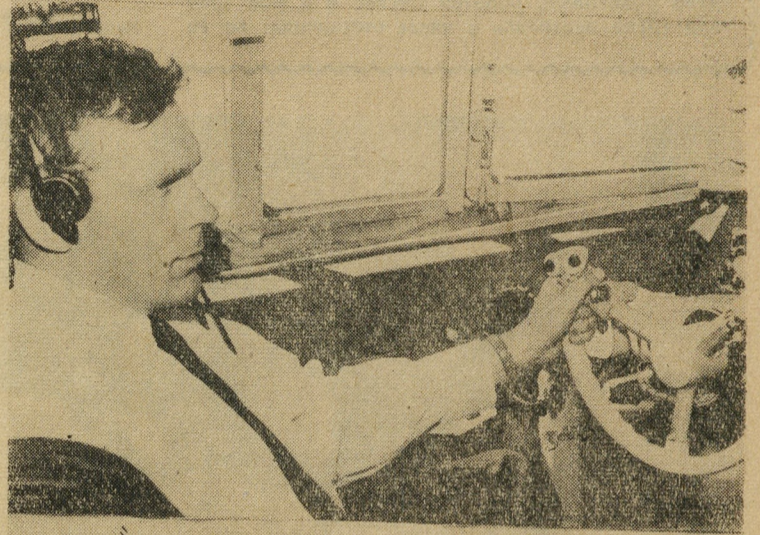
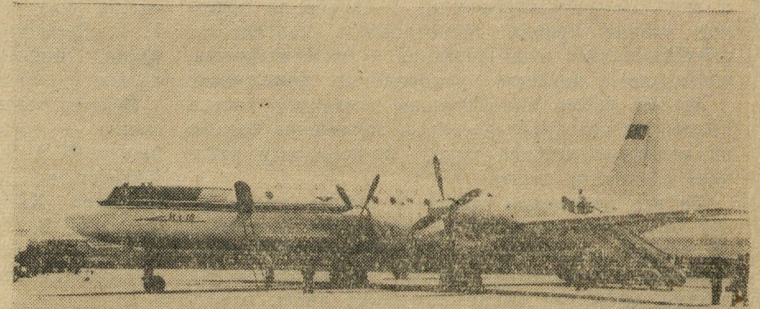
Прошло шестнадцать лет с тех пор, как окончилась война. Возрождены города, восстановлены и построены новые заводы, фабрики. Не видно следов войны и в Минском аэропорту.

Но время от времени они все же неожиданно-негаданно обнаруживаются.

Работник ЛЭРМ тов. Черкасов вскапывал свой огород. Вдруг лопата стукнулась о что-то металлическое, и вслед за этим тов. Черкасов извлек из земли артиллерийский зенитный снаряд.

Об этом было сообщено в одну из воинских частей. На место прибыли саперы. Воины извлекли из земли около 150 снарядов, ящик со взрывчаткой. Опасный очаг был обезврежен своевременно.

И. ЯКОВЛЕВ,
«Западная трасса».



16 июня открылась новая трасса Свердловск — Симферополь, которую обслуживают на самолетах Ил-18 экипажи авиатранспортного подразделения.

На снимках, сделанных во время первого полета:

◆ Самолет Ил-18 на перроне Свердловского аэропорта ◆ За штурвалом самолета зам. начальника Уральского управления ГВФ Н. И. Железнов. ◆ Бортпроводница Р. Князева обслуживает пассажиров. ◆ Обед на высоте 8000 метров очень вкусен. ◆ Самолет прибыл в Симферополь. Пассажиры спускаются по трапу на крымскую землю. Фото В. ЯКОВЛЕВА.

Слово свое сдержали

Два года назад смена руководителя полетов М. П. Максимова взяла обязательство работать и жить по-коммунистически. В борьбе за почетное звание крепла сработанность коллектива, отработывались взаимопомощь и взаимовыручка, повышалось качество руководства движением.

За это время замечательно изменился состав смены, но основной ее костяк, зачинщики борьбы за коммунистический труд, по-прежнему работает в составе смены.

Не все проходило гладко в работе смены за эти два года, но дружный коллектив справился со всеми трудностями. В апреле 1960 года прежний руководитель смены был выдвинут на другую работу и смену возглавил вновь назначенный руководитель полетов коммунист Н. П. Свинтецкий, до этого работавший старшим диспетчером ГРДП.

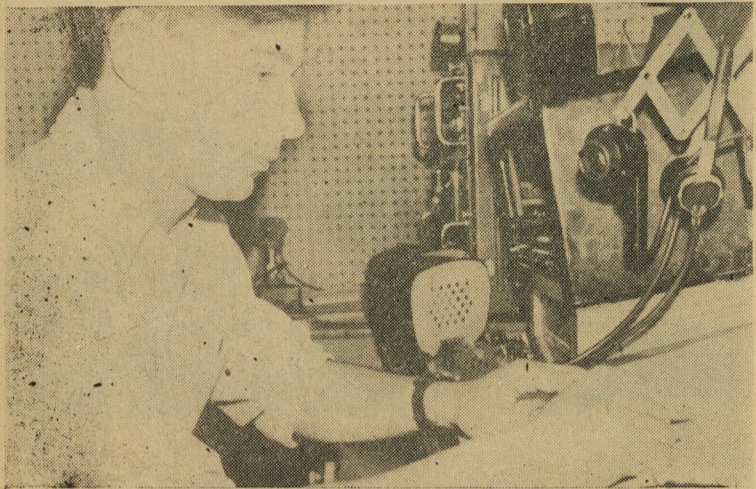
Молодой руководитель не сразу сумел полноценно руководить работой смены, и в мае 1960 года смена оказалась в числе отстающих: по ее

вине произошло два случая попадания самолетов в грозу. Для укрепления коллектива в ее состав был введен опытный диспетчер ГРДП Г. Г. Лепихин, ныне ударник коммунистического труда. Общими усилиями смена устранила недостатки в работе и вышла в число передовых.

Восемь человек из числа членов коллектива смены — диспетчер КДП А. П. Долгалев, диспетчер РСП Я. И. Мосин, диспетчер АДП Г. И. Дологов, ст. диспетчер ГРДП А. Д. Подольский, оператор КДП В. Я. Колясникова, дежурный штурман В. Г. Клементьев, кодировщица В. А. Сыскова — завоевали почетное звание ударника коммунистического труда.

По ходатайству общего собрания службы движения местный комитет аэропорта присвоил смене Н. П. Свинтецкого высокое звание смены коммунистического труда.

В. МАРТЮШЕВ,
начальник ГРДП Свердловского аэропорта.



Диспетчер ГРДП Свердловского аэропорта Павел Павлович Савенко работает в службе движения недолго. Тем не менее он успел завоевать уважение у коллектива, зарекомендовать себя опытным специалистом.

На снимке: П. П. САВЕНКО.

Фото В. Яковлева.

По страницам стенной печати

«ПОДНАЖАЛИ»

13 июня. 4-я смена передала самолет Ту-104 другой смене исправным. При предполетной подготовке оказалось, что неисправна воздушная система, а в левом маслобаке было всего 18 литров масла. На другом самолете не были поставлены заглушки статики, динамики, а кроме всего, при подготовке на нем пришлось продуть систему.

Об этих фактах сообщила «молния» первой смены ЛЭРМ технического обслуживания самолетов. В конце листовки следовал призыв: «Позор бригаде Овчинникова так обслуживать самолеты!»

А нам следует добавить лишь одно: к лицу ли бригаде, которой

за производственные успехи в мае был присужден переходящий вымпел, подобные «дерзания». Думается, что нет.

ВЫСОТА — 12800 МЕТРОВ

Выполняя задание по зондированию атмосферы, экипаж реактивного самолета-зондирующего, в составе командира корабля В. М. Дрествянникова, штурмана А. Волоснякова и бортаэролога Н. М. Беломазы, достигнув высоты 12800 метров, часть заданного маршрута пролетел в зоне стратосферы.

В сложных условиях

Об этом случае рассказывает «молния», выпущенная в службе движения Свердловского аэропорта...

В ночь на 15 июня на командном пункте работала смена, которую возглавляет руководитель полетов Б. С. Яшнов. Эта смена отлично справилась с обеспечением полетов в сложных метеорологических условиях...

Синоптики на эту ночь давали туман. Прогноз полностью оправдался — вся южная и западная часть аэродрома была закрыта туманом с видимостью 300 метров. Свободными от тумана были лишь основная взлетно-посадочная полоса и центральная рулежная дорожка.

Руководитель полетов Б. С. Яшнов, грамотно оценив метеобстановку, учитывая наличие на высоте 300—500 метров слабого северного ветра и расположение запасных аэродромов, принял правильное решение: «Будем принимать на свой аэродром!» Б. С. Яшнов понимал, что большая ответственность вдвойне ложится на его плечи. «Ничего, справимся!» — успокоил он себя, хотя волноваться все-таки пришлось.

Четко и грамотно руководили полетами в сложных условиях старший диспетчер АДП А. Я. Берснев, диспетчеры РСП Ю. Н. Ситников и М. И. Николаев... Обеспечением этих полетов смена Б. С. Яшнова показала хороший пример коммунистического труда.

Не так давно жители одного из домов Уктусского подразделения отметили своеобразный юбилей. Исполнилось два года с того знаменательного дня, когда начальник СМУ-8 А. Бондарчук торжественно заверила общественность в том, что территория, прилегающая к дому, будет в самое ближайшее время благоустроена.

На бумаге, скрепленной ее подписью, черным по белому были выписаны убедительные цифры, сулившие жителям чудесное превращение территории их дома в зеленый оазис. 40 штук деревьев, 510 кустов кустарника, песчаные дорожки должны были украсить приусадебный участок... Но все эти прелести так и остались на бумаге.

Напрасно уктусские хозяйственники взывали к совести строителей. По сей день они упорно отмалчиваются или отдельваются пустопорожними отписками. Не пошевелили пальцем они и тогда, когда жители начали озеленять свою территорию собственными силами. «Раз начали — сами и закончат», — философски рассудили они и, как говорят, умыли руки.

Со стороны такое, мягко выражаясь, непостоянство может показаться странным. Речь

НУЖНА ПОМОЩЬ. ГДЕ ОНА?

На весь Союз известна трудовая слава Соликамска — города гигантов химической индустрии. Однако каждого, кто прибывает сюда через воздушные ворота города, ждет некоторое разочарование. Слишком уж не вяжется та убогая обстановка, которая встречает вас в аэропорту с представлением о городе-труженике, дающем нашему хозяйству тонны отборных химикатов.

Зал ожидания. Каждый, кто впервые попадает сюда, невольно стремится поскорее выбраться на чистый воздух, предпочитает ожидать прибытия самолета на травке, под открытым небом. Объясняется это вовсе не любовью к природе, а естественным желанием человека пребывать там, где удобнее, спокойнее и чище.

Судите сами: вряд ли располагает к отдыху комната, единственным украшением которой служат облезлая печь и стол, носящий на себе следы былых пиршеств. Не вызывают радостных эмоций у пассажира и стены, внешне напоминающие географическую карту, испещренную глубокими трещинами и выбоинами. Предприимчивые работники аэропорта пытаются, правда, заклеивать их рекламными, но действительность показывает, что это не выход из положения. Стены неумолимо разрушаются с каждым месяцем все больше и больше.

Не в лучшем состоянии находится пол. Щели, которыми он испещрен, служат серьезным препятствием для пассажиров и удобным выходом наружу для мышей.

Нельзя сказать, чтобы все эти неполадки проходили мимо внимания коллектива работников аэропорта. Недавно переведенный сюда новый начальник П. И. Кузнецов сделал немало для того, чтобы навести порядок на территории аэропорта. Однако все это лишь капля в море по сравнению с тем, что надо еще сделать.

За последнее время здесь проведено только одно профсоюзное собрание и то лишь после того, как один из работников допустил грубейшее нарушение трудовой дисциплины.

С трудом вспоминают работники аэропорта название своей стенной газеты. Если верить профгору В. Оточину, то последний раз она вышла в феврале и с тех пор пребывает лишь в планах. А между тем, необходимость в стенной газете самая острая.

Перелистайте книгу жалоб и предложений, которая находится в аэропорту. На каждой странице вы увидите записи, авторы которых жалуются на

задержку самолетов, бесконечные очереди, грубость работников аэропорта. За два с лишним года в книге нет ни одной благодарности, а только жалобы и нарекания.

Спрашивается после этого: нужна ли стенная печать в аэропорту, которая бы из номера в номер пропагандировала опыт передовиков, бичевала нарушителей дисциплины, грубиянов, любителей выпить. Конечно, да. Жаль только, что до сих пор этого никак не поймут работники Соликамского аэропорта.

Бесспорно, во многом им должны помочь руководители Пермского подразделения. До сих пор эта помощь ограничивалась лишь эпизодическими наездами кого-нибудь из начальства и телеграммами категорического содержания. Взять хотя бы для примера историю с ремонтом бензозаправщика. Из-за отсутствия стартера, глушителя и свечей дорогостоящая машина стоит на приколе уже три месяца. Странно смотреть на заправку, которая производится здесь с помощью примитивного альвеера, в то время как рядом простаивает почти новый бензозаправщик. Во сколько это «новшество» обходится аэропорту, видно хотя бы из того, что заправка длится ни много ни мало — 40 минут.

Между прочим, у начальника аэропорта хранятся копии указаний, подписанные командиром подразделения и обязывающие начальника гаража и своего заместителя срочно укомплектовать бензозаправщик необходимыми деталями. Приказов подобного рода много, жаль только, что толку от них пока что мало.

Не так давно в Соликамске побывал заместитель командира подразделения по наземным службам. Работники аэропорта не без основания ожидали, что после этого визита им, наконец-то, помогут. Они не ошиблись. В скором времени в аэропорт были доставлены срочным порядком... пять веников и десять метелок. Конечно, в хозяйстве пригодится все, но вряд ли метелки могут заменить необходимые запчасти и многое другое, что необходимо для ремонта аэропорта.

И так бывало не раз. Очевидно, командованию Пермского подразделения нужно серьезно пересмотреть свое отношение к так называемой периферии, проявлять об аэропортах больше заботы.

Р. ЛАПИКОВ.

подрастающему поколению образец бескультурья.

Можно привести еще массу примеров, когда работники СМУ-8 что-нибудь «забыли», недоделали или выдали брак. На территории Уктусского аэропорта немало полусасыпанных траншей и ям, немых свидетелей недобросовестного отношения к труду. Но дело не в этом. Мы хотели бы услышать от товарищей А. А. Бондарчук и заместителя начальника управления по наземным службам А. Г. Михайлова: когда же, наконец, прекратятся эти безобразия.

В свое время газета «Авиатор Урала» опубликовала статью под заголовком «Почему молчит тов. Михайлов?». Как ни странно, но ответа на этот вопрос не последовало. Будем надеяться, что на этот раз он все же найдет время для ответа и соизволит вместе с тов. Бондарчук ответить на наше письмо.

Е. ЦИПИН,
зам. командира Уктусского подразделения по наземным службам.

И. о. редактора В. РУСИН.

НС 19894 Заказ № 4745

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

физкультура и спорт

Две победы тюменцев

Число команд, продолжающих борьбу за почетные трофеи — кубки УрТУ по волейболу и баскетболу, сократилось до трех. На днях спортсмены Тюмени в упорной борьбе одержали сразу две победы над баскетболистами и волейболистами Курганского летного коллектива.

Впереди у тюменцев матчи со спортсменами Челябинского подразделения. В случае победы баскетболисты встретятся с командой Кольцовского аэропорта, а волейболисты со спортсменами авиаремонтного предприятия.

Вчера в Свердловске открылась XIII летняя спартакиада Уральского управления ГВФ

ПРИВЕТ СПОРТСМЕНАМ-АВИАРАБОТНИКАМ УРАЛА!
ЖЕЛАЕМ ВАМ НОВЫХ БОЛЬШИХ УСПЕХОВ!

ВОЛОКИТЧИКИ



идет не о школьнике, который не сдержал слово, а о солидной организации. И тем не менее факты свидетельствуют, что это далеко не первый случай странной забывчивости строителей.

Давно ли сдали в эксплуатацию 32-квартирный дом по улице Белинского. Согласно договора все недоделки по благоустройству должны были быть выполнены к июню. Сейчас срок истек, а строители так и не появились здесь. Единственное, что напоминает жителям о них, — это незасыпанные траншеи и многочисленные ухабы.

Не добрым словом вспоминают «дядей» из строительномонтажного управления обитатели детсада. Сдавая объект, строители «забыли» заделать щели между дорожкой и поребриком. К тому же они оставили после себя кучи мусора и хлама, показав тем самым