

Шагай, моя любимая Отчизна, к сияющим вершинам коммунизма!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПУСТЬ ТРУД, ЭНЕРГИЯ И ТАЛАНТ КАЖДОГО ВЛИВАЮТСЯ В ОБЩИЙ ТРУДОВОЙ ПОТОК. ПОДОБНО ТОМУ, КАК ИЗ КАПЕЛЬ СОСТОИТ ОКЕАН, ИЗ УСИЛИЙ МИЛЛИОНОВ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ СОСТОИТ МОЩЬ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА. В ЭТОМ ЗАЛОГ НАШИХ НОВЫХ ПОБЕД В КОММУНИСТИЧЕСКОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ.

Н. С. ХРУЩЕВ.



№ 66 (1085). СРЕДА 23 АВГУСТА 1961 г. Год издания XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

НЕДАВНО в Свердловском аэропорту комсомольской комиссией был проведен рейд по ряду служб с целью выявить недостатки в обеспечении регулярности движения и безопасности полетов самолетов Ил-18.

Слово вам, комсомольцы!

Преградил Свердловский аэропорт в обслуживании на трассе Москва - Владивосток

Участниками рейда, побывавшими в отделе перевозок, были отмечены такие неполадки.

Во-первых, документы выдаются экипажам, как правило, за 10-15 минут, что является явным нарушением правил перевозок, так как за 15 минут перед вылетом должна быть прекращена посадка пассажиров. А это приводит к тому, что самолет вылетает не по расписанию, а в резервные 15 минут. Кроме того, в связи с этим отдел перевозок поздно дает сведения о наличии пассажиров в бытовой цех, что приводит к лишней ненужной спешке при подготовке бортовых пайков. Вот факты.

9 июня 1961 г. на рейсе 469 по неизвестным причинам отсутствовала спецмашина, которая должна подвозить багаж и питание к самолету. И только благодаря инициативе экипажа и пассажиров, которые сами включились в загрузку самолета, рейс не был задержан.

А вот другой пример: 18 июня 1961 г. придя на вылет, бортпроводницы Боровинская, Казакевич и Силянкина вынуждены были сами сервировать подносы и готовить посуду. Причем, подобные случаи не единичны.

Комиссия побывала на ряде объектов ЛЭРМ. Было отмечено следующее: несмотря на то, что приказом начальника управления запрещено экипажам самолетов Ил-18 выгружаться с площадки ЛЭРМ — самолеты должны буксироваться, до сих пор этот приказ не выполняется, самолеты не буксируются.

Так, 16 июля экипаж самолета Ил-18 № 75759 пришел на вылет, а машина не была отбуксирована. Бортмеханик тов. Давыдов вместо того, чтобы приступить к подготовке материальной части, вынужден был бегать в поисках уборщицы.

Отмечено также, что в коллективе ЛЭРМ до сих пор не хватает квалифицированных специалистов по спецоборудованию, что, конечно, не может не повлиять на качество обслуживания современной турбовинтовой техники. Эти вопросы нужно решить в более короткие сроки.

УЧАСТНИКАМИ комсомольского рейда был высказан ряд замечаний по работе службы движения

Свердловского аэропорта. Рейдовая комиссия просит командование управления обратить внимание на недопустимые случаи руководства движением самолетов Ил-18 в сложных условиях. Факты — вещь упрямая, от них не уйдешь. Напомним такой случай.

10 июня с. г. командир корабля Ил-18 Н. А. Феоктистов при заходе на посадку был за-

Рейд по культуре обслуживания самолетов Ил-18

веден диспетчером службы движения в грозу. Командир самолета доложил, что «к вам надвигается гроза», на что диспетчер дал указание: «Заходите, успеете, сядете». В результате этого самолет на посадке попал в дождь при ограниченной видимости. Спрашивается, где же была полная гарантия безопасности? Стоит над этим задуматься работникам службы движения.

А вот другой аналогичный пример. 27 июня командир подразделения тов. Никулин вошел в зону нашей АДС. Диспетчер подвопил самолет к аэродрому по локатору, завел в грозовую облачность с градом, сильной болтанкой и ограниченной видимостью. Когда теперь разбираешься с этим вопросом, диспетчер прямо заявляет: «А что мне оставалось делать? У меня на локаторе везде была грозовая облачность». Тут же скажем, что на самолете локатора не было.

Рейдовая комиссия отмечает, что отсутствие локаторов на самолетах Ил-18 № 75 700 и № 75 699 не может обеспечить в полной мере безопасность полетов. Их нужно поставить на эти самолеты. Тут, конечно, не бесполезны советы экипажей самолетов Ил-18, которые предлагают, чтобы локаторщики Янаула и Уфы, как лучшие, поделились опытом своей работы с нашими специалистами. Летчики отмечают, что в таких аэропортах, как Уфа, Куйбышев, Ростов и Янаул, локаторщики работают наиболее успешно, обеспечивая своей работой пол-

ную безопасность полетов для самолетов местных и транзитных линий.

Нам думается, что наш рейд прошел не впустую — хочется верить, что он найдет действенный отклик в службах, где нами отмечены недостатки.

Устранить их — главная задача по обеспечению регулярности и безопасности новейшей скоростной техники самолетов Ил-18, которым нужно дать в небо широкую «зеленую улицу».

Рейдовая комсомольская бригада: ФРОЛОВСКИЙ, командир самолета Ил-18; ПИВОВАРОВ, командир самолета Ил-18; КОНОВАЛОВА, ст. бортпроводница; ЗАХАРОВ, второй пилот Ил-18; ПУШКАРЕВ, командир самолета Ил-18; ПЕТУХОВА, КЛЕВАКИНА, бортпроводницы.

ОСОБЕННО СЛЕДУЕТ ПОощрять инициативу и успехи в изыскании и использовании новых возможностей повышения количественных и качественных показателей производства.

Советское общество располагает огромными общенародными фондами. Поэтому возрастает роль учета и контроля за сохранением и правильным использованием национального богатства. Бережливость, рациональное использование каждого рубля, принадлежащего народу, умелое использование средств, неуклонное улучшение планового руководства и методов хозяйствования, повышение организованности и сознательной дисциплины, развитие народной инициативы служат могучими источниками ускорения движения советского общества к коммунизму.

(Из проекта программы КПСС)



Одним из лучших в авиатранспортном подразделении считается экипаж самолета Ил-18, где командиром коммунист Николай Алексеевич Феоктистов.

На него, как на командира, равняется весь экипаж. В повседневном труде члены экипажа взяли за правило: работать коммунистически, проявляя высокую сознательность, неустанно повышать свою теоретическую подготовку и трудовую квалификацию, быть образцом поведения на службе и дома.

Недавно экипажу Н. А. Феоктистова присвоено почетное звание коммунистического.

НА СНИМКЕ: командир самолета Ил-18 коммунист Н. А. Феоктистов перед полетом. Фото В. Яковлева.

Квартальный — за два месяца

Новыми трудовыми успехами готовятся встретить авиаработники Тюмени XXII съезд нашей родной Коммунистической партии.

Коллектив Тюменского аэропорта полон решимости досрочно выполнить государственный план 1961 года.

Включившись в социалистическое соревнование в честь XXII съезда КПСС, коллектив аэропорта успешно выполнил июльский план по пассажирскому перевозкам на 191 проц., по общему тоннажу — на 167 проц., по доходам — на 118 проц.

Хорошо потрудились над вы-

полнением производственного плана диспетчеры службы движения А. Измествев, А. Терешкин, работники отдела перевозок тт. Бородин и Вишивков, авиатехники Н. Охупкин, К. Василенко, моторист В. Войнов, связисты тт. Седымов, Беркутова, Королева и Бурмистрова.

Коллектив нашего аэропорта взял на себя повышенные социалистические обязательства: решил выполнить по пассажирским перевозкам и общему тоннажу план третьего квартала за два месяца. Слово свое авиа-торы сдержат!

М. НАУМОВ,
начальник Тюменского аэропорта.

За высокую регулярность движения

Известно, что важным качественным показателем воздушных перевозок является регулярность полетов самолетов. В нашем подразделении за первое полугодие 1961 г. регулярность полетов составляет 81 процент. В чем дело?.. Оказывается, что причины такой низкой регулярности целиком зависят от работников подразделения. 30 процентов задержек рейсов произошло по причинам неисправности материальной части, 30 процентов — из-за несвоевременного прибытия самолетов и 40 процентов — из-за задержек по погрузке. Кроме того, низкая регулярность движения самолетов получается из-за плохого планирования полетов на предстоящий летный день: план зачастую составляется без согласования со службой ИАС и отделом перевозок, в связи с чем не редки случаи, когда мы узнаем перед самым вылетом о том, что самолет неисправен.

Технический состав нашего подразделения не беспокоится о высокой регулярности полетов.

4 августа с. г. командиру самолета Ан-2 А. Седову только за 20 минут до вылета техник тов. Полуничи сообщил о том, что самолет неисправен, а старший техник т. Бахарев, зная о неисправности самолета, не доложил об этом ни старшему инженеру, ни командиру подразделения и не принял должных мер к замене самолета. В результате этого рейс на Кустанай был задержан. По причинам несогласованности плана с отделом перевозок грузы неделями лежат на складе. Резерв самолетов не готовится и не планируются. Одной из основных причин

низкой регулярности в нашем подразделении является плохое взаимодействие между летной службой, коллективом ИАС, отделом перевозок и службой движения. Эти службы плохо контролируют и помогают друг другу своевременно устранить недостатки, мешающие оперативному обеспечению вылетов по плану. Мало того, зачастую у нас совсем не анализируются причины задержек самолетов, а виновникам принимаются очень мягкие меры воздействия.

В большей степени регулярность полетов зависит от службы движения и, в первую очередь, от взаимодействия диспетчера АДС со всеми службами. Диспетчер должен своевременно предупредить, напомнить о времени вылета и обо всех возможных изменениях все службы, обеспечивающие вылет, получить точные сведения от служб о ходе подготовки и причинах, мешающих своевременному вылету, своевременно принять меры по устранению задержки рейса. Для этого нужно хорошо знать свои обязанности, честно выполнять свой долг.

Примером хорошей работы в подразделении могут служить наши лучшие товарищи старший диспетчер Боровков, диспетчер Черепанов. Активно борются за регулярность полетов пилоты Полтавский, Швецов.

Нужно надеяться, что вопросы регулярности движения самолетов займутся работники всех служб аэропорта для обеспечения более качественной летной работы без летных происшествий.

И. КУЧЕРЕНКО,
заместитель начальника службы движения Курганского аэропорта.

В полете

Заря лучами опалила
Седые гривы облаков.

Их режут в небе

крылья Ила,

Как пара вскинутых клинков.

И словно океан,

навстречу

Летит

небес сквозных простор.

Внизу —

земля в прожилках рек

И в пятнах солнечных озер.

Земля родная!

Сколько силы

Ты влила в каждого из нас...

Тебя, надейся,

крылья Ила

От бед

прикроют в трудный час.

Л. ЕФИМОВ.

НОВОЕ В ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА

ЕЩЕ ДВА года назад, когда весь советский народ готовился к июньскому (1959 года) Пленуму ЦК КПСС, коллектив ремпредприятия, где начальником Н. Н. Китин, начал внедрение новой системы организации производства и широкую механизацию трудоемких процессов. Такое комплексное решение вопросов обещало большой экономический эффект. Правда, достичь его удалось не сразу.

Сейчас в коллективе предприятия широко развернулось соревнование за достойную встречу XXII съезда КПСС.

За два последние года выпуск валовой продукции вырос на 10 процентов, значительно улучшилось качество ремонта, производительность труда повысилась на 12 процентов, а себестоимость снизилась на 8 процентов. Все это сделано при работе в одну смену, в условиях перехода на семичасовой рабочий день и освоения ремонта еще одного типа двигателей, при значительном росте объема ремонта агрегатов для эксплуатации подразделений.

В чем секрет этих успехов? Прежде всего в правильной, рациональной организации производства. Дело в том, что обычно при ремонте авиадвигателей организационно выделяются отдел подготовки производства (ОПП), ремонт деталей и узловая сборка, ремонт агрегатов, сборка и испытание. Гальванические работы производятся в отдельном цехе. В результате участки ремонта и узловой сборки зависят от отдела подготовки производства и гальванического цеха, а сборка от комплектовки ОПП и ремонта. Все это создает необходимость постоянной увязки работ, усложняет планирование и организацию комплексного и ритмичного хода производства.

На предприятии внедрили и разработали новую систему организации производства, в основу которой положен принцип выполнения цехами и участками законченного этапа ремонта двигателя. Так, создан моторо-ремонтный цех, выполняющий работы, начиная от разборки до сдачи сборочному цеху комплектов отремонтрованных деталей двигателя, агрегатный цех, выполняющий весь цикл работ от разборки до испытания агрегатов, сборочный цех и испытательная станция. При этом

предусматривались непрерывность и комплектность хода производственного процесса на всех рабочих местах, обеспечиваемая системой средств механизации и поточных линий. Вначале на поток был переведен ремонт цилиндров, сборка узлов и общая сборка, а затем разборка двигателя, промывка и очистка деталей и их дефектация.

Моторосборочный цех, например, объединяет два потока: малый (сборка узлов) и общей сборки двигателя. Сборка узлов производится на коротких поточных линиях, впервые разработанных и внедренных на этом предприятии. Раньше было пять линий сборки узлов и 5 стендов на потоке общей сборки. Теперь же их стало по 6. При этом увеличилась специализация рабочих, инструмента и приспособлений, была внедрена малая механизация, установлены подкрановые пути и кран-балки, что позволило предприятию на тех же площадях и при том же количестве рабочих выпускать большее количество двигателей.

Заметим, что моторосборочный цех кооперируется только с двумя цехами, получая от них комплекты отремонтрованных деталей и агрегатов. При этом в выполнение плана включаются лишь фактически поданные комплекты, что ставит под сомнение необходимость обеспечения комплектного хода ремонта. Впоследствии моторо-ремонтный цех слился со сборочным.

НЕ МЕНЕЕ интересна организация работ внутри цехов. Так, в моторо-ремонтном цехе были организованы участки с четко выраженным перечнем работ: отдел подготовки производства, участок ремонта деталей мотора, участок гальванопокрытий, слесарно-механический. Отдельно по потоку организован ремонт цилиндров. При ремонте цилиндров внедрена малая механизация, беспритирочный метод ремонта гнезд и клапанов цилиндров, запрессовка направляющих втулок, охлажденных в азоте, и другие новинки технологии.

В агрегатном цехе организован участок подготовки производства и ремонта коллекторов зажигания, участок ремонта и испытания агрегатов. Рабочие места по ремонту агрегатов отделены от сборочных, что обеспечивает чистоту выполнения

сборки и безотказность в работе агрегата. Бригады ремонтируют строго закрепленный перечень агрегатов. Рабочие овладели всем процессом работ и заменяют друг друга. Высокая производительность труда достигается за счет того, что в ремонт запускается партия одноименных агрегатов, несколько превышающая дневной план выпуска двигателей. Агрегаты ремонтируются всей бригадой, затем, по мере готовности, собираются и испытываются. Рабочий подготавливает инструмент и приспособления на весь рабочий день и не перестраивается по несколько раз, как это имеет место в других предприятиях. Во время испытания агрегата на стенде рабочий занят сборкой очередного.

Благодаря четкой организации работ и планирования совершенно не допускается обезличивание деталей двигателя, даже таких как цилиндры и поршни. Очень рационально созданы и используются сортовики для деталей, чем обеспечивается не только сокращение трудовых затрат, но и комплектная подача деталей по всем рабочим местам. Это обеспечивает ритмичный ход производства.

Перед участками ставится конкретная задача, решение которой зависит только от каждого из них. Так, отдел подготовки обеспечивает своевременную подготовку деталей двигателя и агрегатов к дефектации и комплектно подает их на соответствующий ремонтный участок. Участок ремонта производит работу, начиная от дефектации до подачи комплектов закрепленных за участком деталей или агрегатов. Вместе с тем, участок специализирован на определенном перечне деталей или агрегатов и почти не зависит от других. Так же четко выражена задача и участков сборки, испытания и консервации двигателей. Все это способствует тому, что каждый рабочий, а следовательно и весь коллектив успешно выполняет обязательство.

Новая организация производства в цехах и на участках является прогрессивной, она оправдала себя и должна найти применение во всех родственных предприятиях.

Е. МУХОРДЫХ,
кандидат
экономических наук.

13 августа 1961 г. мы, работники ЛЭРМ, организовали культурный поход в театр. Добравшись до города обычным пассажирским экспрессом. После представления, выйдя из театра, мы заметили стоящий неподалеку автобус, принадлежащий СМУ-8.

«Ага, — смекнули мы, — как раз по пути, довезет до места». С тем мы и сели в автобус. Но вот пришли «хозяева» — работники СМУ-8. Они в наш адрес начали высказывать претензии, что, мол, автобус-то наш, как вы сюда попали и прочее.

Мы вначале попросту, по-человечески пытались упростить их: нас, мол, всего пять человек, стоит ли ругаться, мы стоим в свободном проходе. Но наши просьбы, увы, не убедили их. Мало того, шофер автобуса товарищ Сафронов и диспетчер автобазы тов. Козлова упрямо настаивали на том, чтобы мы покинули маши-



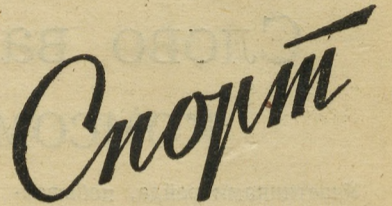
МНИМЫЕ ХОЗЯЕВА

ну. Тов. Козлова так и заявила: «Жаль у меня мало сил, а то бы я вас взяла за шиворот и выбросила из автобуса». Подобные случаи не единичны. Однако начальник СМУ тов. Бондарчук мало занимается воспитанием своих работников.

Пример поведения товарищей Сафронова и Козловой убедительно говорит об этом. Их поступок следует разобрать, дабы не было повадно им, да и другим таким мнимым хозяевам машин на будущее.

Н. ЧЕГОДАЕВ,
техник-строитель.

ОБЛАДАТЕЛИ ТРЕХ КУБКОВ



С 1952 года Николай Петрович Тимофеев стал заниматься стендовой стрельбой. Несмотря на все трудности, Н. П. Тимофеев организовал в подразделении актив стрелков и стал упорно готовить спортсменов-стендовиков. И вот наступил первый экзамен: в соревновании на первенство военного гарнизона СибВО команда Тюменского аэропорта занимает первое место и завоевывает переходящий кубок. С этого времени кубок в течение шести лет остается в руках спортсменов Тюменского аэропорта.

В эти победы было вложено много труда тренером Н. П. Тимофеевым. Результаты сказались налицо: команда Тюменского аэропорта стала обладательницей второго кубка. Кубок, завоеванный в острой борьбе на первенство города, также вручен нашей команде.

В июле 1961 года предстояли крупные соревнования по стендовой стрельбе на первенство области. Н. П. Тимофеев начал готовить команду к этому крупному поединку, хотя и здесь пришлось встретить немало неприятностей. Оказался на пути спортсменов противник спорта — зам. начальника Тюменского аэропорта тов. Мельников.

С 1952 года Николай Петрович Тимофеев стал заниматься стендовой стрельбой. Несмотря на все трудности, Н. П. Тимофеев организовал в подразделении актив стрелков и стал упорно готовить спортсменов-стендовиков. И вот наступил первый экзамен: в соревновании на первенство военного гарнизона СибВО команда Тюменского аэропорта занимает первое место и завоевывает переходящий кубок. С этого времени кубок в течение шести лет остается в руках спортсменов Тюменского аэропорта.

Н. ИПИШИН,
председатель коллектива
ДСО «Спартак».

На снимке (слева направо): тренер команды Н. П. ТИМОФЕЕВ и участники — М. П. ЛАПТЕВ, Н. П. ВЕЛЬКЕ.

Фото В. Хохлова.

И. о. редактора В. АЛЕКСЕЕВ.
НС 35502. Заказ № 5537.

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

НОВЫЕ

«Чуткость» начальника

Проклятый грипп
Свалил Кулькова с ног,
И десять дней
Бедняга был в постели...
Хороший врач
Встать на ноги помог,
Сотрудники — заботу согрели.
И сам начальник
Помнил о больном,
Душой не покривив
Ни на иоту, —
Он каждый день
Справлялся об одном:

Владимир Милютин,

ст. радиооператор Курганского подразделения

САТИРА

— Кульков-то...
Скоро ль выйдет на работу?

Перестраховщик

Итак, мы слушали:
Воробушкин боится
Всего на свете.
Все его страшит.
Боится крыс. Боится
простудиться,

Обидеть тещу,
Невзначай влюбиться,
Купить костюм,
Который модно шить.

Боишься также угодить
В аварию
Иль встреть
Кошку черную в пути...
Постановили:
Поселить в аквариум,
А для страховки —
Сеткой обнести!

Модница

Нарядами не можешь
нахвалиться,
С утра до вечера:
Капрон! Перлон! Нейлон!..
Скажи на милость...
Ну, а что — Цейлон?
Накрашенные вскинула
ресницы:

— А это носят?
Разве в моде он?

Грязь и мыло

Грязь при виде мыла
Завила:
— Я хочу дружить с тобою,
Мыло!
Дружбе буду я верна
Всегда...
Только б не мешала нам
Вода!

Вообще

и в частности

Он вообще за критику,
А в частности —
За самокритику...
Без гласности!



Командир самолета Ил-18 В. Фроловский — лучший друг детворы. Фото Б. Захарова.