

Да здравствует Конституция СССР—

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 92 (914). ПЯТНИЦА, 4 ДЕКАБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

СОВЕТСКАЯ КОНСТИТУЦИЯ — ЗНАМЯ БОРЬБЫ ЗА КОММУНИЗМ

23 года назад — 5 декабря 1936 года — VIII Чрезвычайный съезд Советов утвердил новую Конституцию СССР.

День Конституции советский народ отмечает нынче в условиях огромного творческого подъема. Успешно претворяется в жизнь разработанная XXI съездом КПСС и июньским Пленумом Центрального Комитета партии программа развернутого коммунистического строительства. План развития промышленности за десять месяцев первого года семилетки перевыполнен всеми союзными республиками. Успешно развивается сельское хозяйство. Предстоящий Пленум ЦК КПСС наметит новые меры по дальнейшему развитию сельскохозяйственного производства, чтобы в изобилии обеспечить население продуктами, а промышленность сырьем. Весь мир рукоплещет советской науке и технике, советским ученым, инженерам и рабочим, сумевшим впервые в истории создать и направить в космос искусственные спутники Земли и космические ракеты. Доблестный труд и славные победы вселяют твердую уверенность в том, что не только задание первого года, но и всей семилетки будет выполнено досрочно.

Хорошими трудовыми подарками встречают День Конституции СССР и авиаработники Уральской авиагруппы. Особенно высоких показателей в борьбе за досрочное и высококачественное вы-

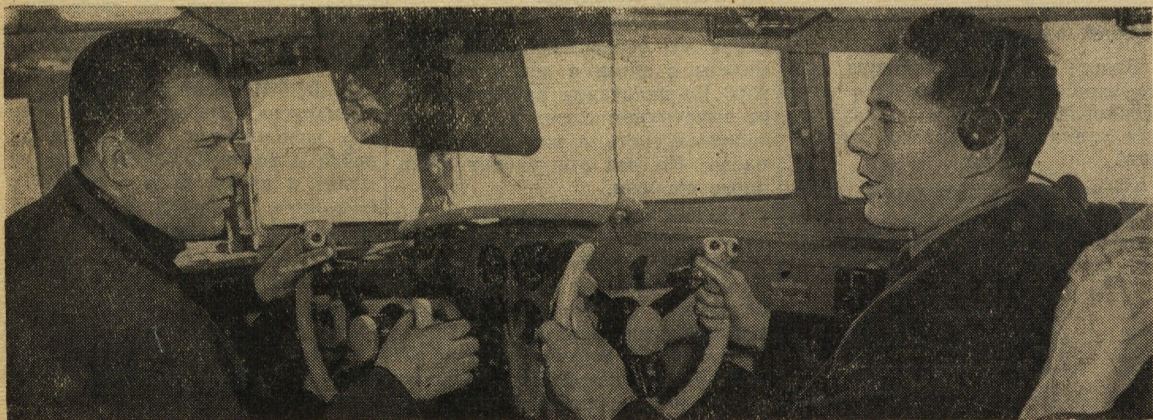
полнение первого года семилетки добился коллектив Пермского подразделения, производственный план ноября по налету тонна-километров здесь завершен на 132,6 процента.

Со времени принятия Конституции СССР прошло 23 года. Это время было насыщено событиями всемирно-исторического значения. Социализм вышел из рамок одной страны и превратился в могучую мировую систему. Произошли важные изменения в политической и экономической жизни нашей Родины.

Важным шагом к улучшению международной обстановки, к ликвидации «холодной войны», к установлению прочного мира между народами явился исторический визит тов. Н. С. Хрущева в США, его встречи с президентом Эйзенхауэром, представителями общественности и деловых кругов, выступление на сессии Генеральной Ассамблеи ООН с программой мира и всеобщего разоружения, а также принятое Верховным Советом СССР Обращение к парламентам всех стран мира по вопросам всеобщего и полного разоружения.

Все эти крупнейшие события современности служат ярким показателем всепобеждающей силы социализма, творческого энтузиазма народов нашей страны, под знаменем Советской Конституции претворяющих в жизнь великие идеи марксизма-ленинизма.

В управлении, с которым мы соревнуемся



Скоростной турбореактивный самолет Ил-18 поднялся с Ленинградского аэродрома. Пробив облака и легко набрав высоту в 8 тысяч метров, самолет взял курс на Москву. Рейс Ленинград—Омск. На борту 6 тонн 600 килограммов груза, полные баки керосина.

Пилотируют воздушный корабль опытные специалисты. Командир корабля Петр Фадеевич Андреев летает уже 20 лет и закончил налет третьего миллиона километров. Он летал на всех типах поршневого самолета, по всем трассам и особенно

много в тяжелых метеорологических условиях Крайнего Севера. В Северном управлении он первым освоил и начал полеты на этом турбовинтовом самолете.

Второй пилот Георгий Яковлевич Курзькин в Ленинградском транспортном подразделении работает с 1952 года. Последнее время он был командиром корабля Ил-14. За его плечами более миллиона километров воздушного пути.

На снимке: командир корабля П. Ф. Андреев и второй пилот Г. Я. Курзькин за управлением самолета.

самая демократическая в мире!

★ ★ ★ ГОТОВИМСЯ К ПЕРЕХОДУ НА СЕМИЧАСОВОЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ

Наши ремонтные мастерские начали вести подготовку к переходу на семичасовой рабочий день еще с марта 1959 года.

Одним из условий перехода на семичасовой рабочий день является наличие технически обоснованных норм времени. В настоящее время мастерские освоили ремонт новой материальной части. Нормы времени и сдельные расценки являются опытно-статистическими. Поэтому мы решили установить фактическое время на выполнение каждой производственной операции при существующих условиях производства. К этой работе были привлечены все инженерно-технические работники и рабочие основного производства. Сейчас фактическое время установлено на выполнение всех операций.

Чтобы определить непроизводительные потери рабочего времени, произвели двух-трехразовую самофотографию рабочего дня авиаспециалиста на каждом рабочем месте. Отдельных рабочих приходилось долго убеждать в необходимости полного и добросовестного проведения самофотографии рабочего дня. Каждому работнику основного производства был вручен «Листок резервов производства» повышения производительности труда на каждом рабочем месте, в который авиароботник вносил предложения по экономии времени за счет уплотнения рабочего дня и предложений по улучшению организации производства и механизации трудоемких производственных процессов.

В результате проведенной работы по самофотографированию рабочего дня, тщательного под-

счета и анализа было установлено, что за счет уплотнения рабочего дня экономия времени на каждого рабочего в среднем составляет 43 минуты. Кроме того, в среднем по 25 минут каждый рабочий экономит за смену за счет улучшения организации производства.

В период подготовки к переходу на семичасовой рабочий день от рабочих и инженерно-технических работников поступило 52 предложения, направленных на повышение производительности труда, улучшение качества ремонта и механизацию трудоемких процессов.

С получением отраслевого квалификационного справочника проведена перетарификация всех работ согласно новых условий.

В период подготовки к переходу на семичасовой рабочий день мы еще больше начали уделять внимания технической учебе. Учились все рабочие, инженерно-технические работники. С 1 октября согласно требованиям квалификационных характеристик отраслевого справочника, мы стали проводить техническую учебу со всем личным составом два раза в неделю по два часа.

Известно, что для повышения производительности труда большое значение имеет усовершенствование технологических процессов, механизация трудоемких работ и создание рабочим нормальных условий труда. Большинство из этих задач мы решаем сами. Но есть вопросы, которые мы не можем решить на месте, их надо решать централизованно.

У нас имеется ГОС НИИ ГВФ, есть предприятия, которые занимаются изготовлением механизмов, усовершенствованием техно-

логических процессов и т. д. К сожалению, заметной помощи с их стороны мы не ощущаем. По многим отзывам новый метод очистки деталей путем креозольной промывки оправдал себя, однако в эксплуатацию он не вводится. Необходимо изготовить установочные промывки и обезжиривания деталей.

Нет у нас необходимых подъемных механизмов, автокрана, автопогрузчика, почти нет никакого транспорта, поэтому погрузочно-разгрузочные работы ремонтируемой материальной части и других тяжелых производим почти всегда вручную.

Двенадцатый год мы ждем из УМТС трех вентиляторов для их установки в служебных помещениях.

Переход на семичасовой рабочий день требует слаженной и оперативной работы отделов Главного управления и подчиненных ремонтных предприятий, четкого планирования всей работы.

Необходимо коренным образом улучшить обеспечение запасными частями и материалами, своевременно давать ремфонд, согласно его с эксплуатационными подразделениями.

В настоящее время коллектив ремонтников почти полностью подготовлен для перехода на семичасовой рабочий день.

Уже теперь свыше 50 процентов рабочих, занятых на сдельной оплате труда, выполняет восьмичасовое задание за семь часов. Среди них слесари тт. Швецов, Плеханов, Назаров, Чупрунов, Ушаков, Епшин, Рябов, Таранушич, сборщик тов. Лабуз, дефектовщик тов. Киселев.

П. ТЕПЛЕНКО, начальник ремонтных мастерских.

Они трудятся рядом с нами

Жизнь человека спасена

...В селе Демьянском случилось несчастье: тяжело заболел рабочий поисковой партии Виктор Репнин. Погода плохая: облачность над самыми крышами, дождь, смогут ли прилететь летчики — неизвестно. А ждать нельзя, требуется немедленная операция. Решено было отправить больного на самоходной барже до районного центра Уват, более чем за сто километров.

Погода улучшилась. И вертолетчик вылетел с расчетом обнаружить баржу в пути. Пристально всматриваясь сквозь бьющие по стеклам пилотской кабины прямые струи дождя, Иван Тихоно-

вич Хохлов обнаружил «самоходку», оттуда махали белым флагом. А куда садиться? Берега для подхода судна неудобные: правый — высокий, у левого — мелко. А садиться надо быстрее, время не терпит.

Иван Тихонович облюбовал «пятячок», сел на самом берегу. С большим трудом (прободная язва, даже малейшее сотрясение причиняло неимоверную боль) пострадавший был снят с самоходки.

Летчик поднимает машину в воздух, берет направление на Уват.

По радио сообщает: «На борту тяжелобольной, требуется немедленная операция!».

Вот и Уват. Двор у больницы широкий, туда и посадил И. Т. Хохлов вертолет. Больного сразу же унесли на операционный стол...

Это было в первых числах сентября. А сейчас В. Репнин выздоровел. Преполненный благодарности к врачам за успешную операцию искренне благодарит он и Ивана Тихоновича Хохлова, чей вертолет вовремя пришел на помощь.

В. ЯРКОВ.

ПО ВТОРОМУ КЛАССУ ТОЧНОСТИ

Невольно залюбуешься, глядя, как работает Валентин Чамовских. Он мастер-универсал и, кроме токарного станка, обслуживает еще три шлифовальных.

В марте 1942 года Валентин пришел работать в ремпредприятие. Он упорно и настойчиво учился новому для него делу. В короткое время овладел производственной специальностью токаря.

Шли годы. Рос человек, отшлифовывалось его профессиональное мастерство. А когда в ремпредприятии поступили шлифовальные станки и потребовались люди для

работы на них, первым стал за новый станок Валентин Чамовских. Он освоил эти станки и со временем стал обслуживать четыре станка, давая продукцию высокого качества.

Но токарь Чамовских не просто обслуживает станки. В каждый производственный процесс он вносит некоторую часть творчества, изобретательности. Так, например, при обработке длинных деталей на круглошлифовальном станке из-за большой нагрузки получились вибрация. Когда по его предложению уменьшили на 8 миллиметров ширину шлифовального круга, вибрация исчезла. Стало удобнее обрабатывать детали, качество их значительно повысилось, а время обработки сократилось в полтора раза.

У другого круглошлифовального станка длина стола не позволяла обрабатывать многие детали, особенно оси большой длины. Для того чтобы удлинить направляющие стола, Чамовских предложил сделать две дополнительные стойки. После этого на станке можно было хорошо отшлифовать детали любой длины.

В прошлом году мне пришлось обратиться к Валентину Чамовских за советом. Дело было так. Нам приходилось на токарном станке у колец уплотнения кожаных тяги снимать в отдельности каждую фаску. Это занимало много времени. Я спросил у Валентина, нельзя ли ускорить эту операцию. Через пару дней он изготовил особый резец для одновременного снятия всех трех фасок. Мы внедрили его новшество и получили отличный результат: около 50 процентов сэкономленного на обработке рабочего времени и вдвое повысилась производительность труда.

При отличном качестве продукции Валентин Чамовских дает две-две с половиной нормы выработки.

Приказом командира Уральской авиагруппы фотография токаря ремонтного предприятия В. Я. Чамовских занесена на Доску почета авиагруппы.

В. АРЕФЬЕВ,
начальник цеха.

Агитаторы должны учиться

Занятия в школе агитаторов начались нынче с сентября, а летние же месяцы проходили только семинары.

Значительно обновился состав агитаторов. Парторганизация и партбюро аэропорта ввели в коллектив ряд товарищей среднего командного состава, пользующихся большим авторитетом в службах.

Для занятий в школе агитаторов освобождают от работы с сохранением заработной платы. Казалось бы, созданы все условия для нормальной качественной учебы. Тем не менее прошло уже три занятия, а что касается посещаемости, то она оставляет желать еще весьма и весьма много лучшего. Пока что на занятиях присутствовало 40—50 процентов коллектива агитаторов.

В чем причина? Если прошлый год секретари цеховых партийных организаций и начальники служб зачастую обвиняли агитаторов, что они без уважительных причин не посещают занятия в школе, то сейчас это обвинение отпадает, так как только что утвержден новый работоспособный состав агитаторов.

Причем люди сами изъявили желание работать агитаторами и никаких оснований у них отлынивать от занятий нет, не было и не может быть.

Причина низкой посещаемости кроется в другом. А именно—некоторые руководители служб недооценивают роль агитаторов. Эти товарищи не видят в них своих ближайших помощников в воспитании личного состава службы, а поэтому время, затрачиваемое агитаторами в школе, счи-

Партийная жизнь

тают, очевидно, напрасно потерянным. Такие начальники служб мало сказать страдают близорукостью. Эти люди просто не понимают всей важности воспитательной работы, не понимают основных задач сегодняшнего дня.

Как ни странно, но именно к разряду таких людей относятся начальник автобазы В. Н. Моисеев и начальник службы связи В. Г. Зенцов. Если прошлый год агитаторы службы связи аккурратно посещали занятия школы, то в этом году из 8 агитаторов службы на каждом занятии присутствовало по одному человеку, причем каждый раз разные. В автобазе еще хуже. Из 5 агитаторов на первом занятии не было никого, на последующих—один человек. Когда я спросил тов. Пакулина почему он не был на занятиях, он в присутствии секретаря партбюро Д. Я. Трофимова сказал, что его не отпустил начальник автобазы. На последних двух занятиях не было ни одного агитатора из отдела перевозок и службы ГСМ.

Лекции в школе агитаторов читаются квалифицированными людьми и становятся больно и обидно, когда представляешь лектора аудитории, насчитывающей 10—15 человек.

Хотелось бы спросить тт. Носова и Трофимова: нужна ли в их понятии в дальнейшем школа агитаторов или может быть вернуться к прежним никого и ничему не обязывающим семинарам?

Думаю, что партийное бюро вмешается в этот вопрос и отдельных коммунистов—руководителей служб призовет к порядку.

Е. ФЕДОСЬИН,
руководитель агитколлектива.

Вклад рационализаторов

Директивами XXI съезда КПСС намечено дальнейшее мощное развитие промышленности на основе механизации и автоматизации производства, улучшения организации и технологии производственных процессов.

Наряду с оснащением наших промышленных предприятий новой отечественной техникой большой вклад вносят рационализаторы.

В авиаремонтных мастерских, где начальник тов. Тепленко, за последние два года число рационализаторов значительно возросло. Их творческие предложения направлены на механизацию и совершенствование технологических процессов, экономию материалов, улучшение условий труда.

В этом году был проведен конкурс на лучшее рационализаторское предложение. Поданные за период просмотра конкурса рационализаторские предложения показали возросшую активность личного состава.

С целью популяризации и внедрения полезных предложений в мастерских был выпущен бюллетень рационализатора. Сейчас в наших мастерских каждый четвертый рабочий является рационализатором.

Особенно активными рационализаторами являются тт. Ушаков, Епшин, Ермолаев, Козлов, Таранушич, Щепин, Ярославцев.

В связи с подготовкой к переходу на семичасовой рабочий день от рационализаторов требуются еще большая активность в деле выявления резервов производства с тем, чтобы успешно завершить переход предприятия на семичасовой рабочий день.

Л. РОМАНЧУК, старший инженер.

Здесь некогда скучать

За окном темно. На улице дует пронизывающий ветер, падает снег.

По вечерам далеко виднеется огонек, горящий в окнах клуба.

В одиночку и группами идут сюда авиарботники. Люди заходят не просто на несколько минут, не только за тем, чтобы посмотреть очередной кинофильм, они идут сюда культурно отдохнуть, узнать что-то новое, интересное.

Члены правления клуба заботятся о том, чтобы сюда шла не только молодежь, но и люди более солидного возраста, чтобы всем было интересно. В клубе работает много кружков, проводятся различные вечера, лекции.

Рано утром приветливо распахиваются двери клуба и первые посетители—школьники—заполняют комнаты, где занимаются различные кружки детского сектора.

К вечеру начинают появляться взрослые кружковцы. В клубе работает несколько кружков художественной самодеятельности. Недавно организовался хор пенсионеров. Вначале некоторые скептики сильно сомневались, дескать, недолго просуществоет этот хор, не будет из этой затеи толку. Однако хор существует, регулярно проходят спектакли, подобран репертуар.

Желающих участвовать в кружках много. Взять хотя бы танцевальный кружок. У Зинаиды Александровны Новиковой занимается более тридцати человек. Разработан солидный репертуар, в который входят массовые и сольные номера. Часто выступают перед зрителями с исполнением различных танцев ветераны кружка Неля Низамутдинова и Гая Шайко.

Большим успехом пользуются выступления драматического кружка. Лидия Александровна Фанбулова очень хороший, грамотный руководитель. На репетициях параллельно с основной работой по тексту очередной пьесы она знакомит кружковцев с творчеством того или иного драматурга, передает им свои знания и богатый сценический опыт.

Недавно кружковцы подготовили и показали зрителям одноактную пьесу «Гудок». Главную роль бывшего фронтовика Виктора Строева исполняет авиа-

техник ЛЭРМ Виктор Филин.

Очень часто видят на сцене бортмеханика транспортного подразделения Григория Григорьевича Сердюка, это один из ветеранов драмкружка. Григорий Григорьевич участвует в постановке различных пьес, часто выступает с чтением стихотворений, басен. Авиарботники отзываются о нем, как о мастере на все руки, который все умеет и с которым никогда не бывает скучно.

Да и вообще в клубе просто невозможно встретить скучающего человека. Каждый занят своим делом: кто направляется на репетицию, кто в читальный зал или библиотеку.

Не всегда в клубе было всем интересно. Было время, когда почти вся культурно-массовая работа сводилась к танцам и демонстрации кинофильмов.

Много пришлось поработать членам правления и его председателю Инессе Александровне Цеханович, чтобы сделать клуб местом действительно массового отдыха.

Сейчас в клубе ведется большая культурно-массовая работа. Не менее четырех раз в месяц читаются лекции на международные и научно-технические темы. Причем, темы лекций подбираются так, чтобы заинтересовать авиарботников, поэтому слушателей всегда бывает много.

Недавно открылся лекторий для женщин, он рассчитан на пять месяцев. Будут читаться лекции по различным вопросам бытового и воспитательного характера, будут проводиться различные тематические вечера.

Осенью организовалась любительская киностудия, пока в нее входит около десяти человек. Под руководством квалифицированного оператора любители закончили работу над съемкой первого фильма об авиарботниках Свердловского аэропорта.

При клубе проводятся не только культурно-массовые мероприятия. На днях здесь организовались курсы по подготовке в высшие учебные заведения.

— Но все это еще только начало. Планы на будущее у нас большие, — говорит Инесса Александровна.

А. ГЕОРГИЕВА.

ВСТРЕТИЛИ ЗИМУ В ЛЕТНЕМ НАРЯДЕ

НЕ СВЕТИТ И НЕ ГРЕЕТ

Есть очень старая, но и очень хорошая русская поговорка: «Готовь сани летом, телегу — зимой».

В Свердловском аэропорту почему-то этой мудрой народной поговорки не придерживаются. Особенно это относится к работе сантехслужбы.

Обычно подготовка к зиме здесь начинается с наступлением холодов, так было и два года назад и нынче. Летом работы по проверке отопительной и водопроводно-канализационной системы, по сути дела, не велось. Тем не менее на одном из разборов у начальника аэропорта П. П. Збыковского начальник сантехслужбы Н. Д. Лобанов заявил: «К зиме подготовились. Во всех домах будет тепло».

Начались первые дни зимы. Хотя сильных морозов еще не было, а жильцы домов 18 и 62, да и некоторых других домов поселка, уже начали мерзнуть. Ежедневно жалобы от жильцов идут во все инстанции. Зайдите в любую квартиру дома № 18 и везде услышите одно и то же «холодно», температура в комнатах никогда не поднимается выше 11—12 градусов тепла. Воздух в комнатах от включенных электроплиток и других нагревательных приборов тяжелый. Маленькие дети постоянно болеют. Им нужны не заверения Н. Д. Лобанова, что к зиме подготовились, а нормальная комнатная температура. Дети хотят играть, школьникам надо готовить уроки, а они сидят, согнувшись, под одеялами.

А между тем Н. Д. Лобанов уверяет, что во всех домах тепло, время от времени ссылается на нехватку рабочей силы, различных материалов.

Заместителя начальника аэропорта по наземным службам П. П. Матышина объяснения Лобанова полностью удовлетворяют. Все сделано? Очень хорошо. В начале ноября он уверял, что в доме № 18 тепло. Откуда взял тов. Матышин эти сведения? Со слов своего ближайшего помощника Н. Д. Лобанова. А люди, живущие в этом доме, говорят обратное. Но ни разу Петр

Петрович Матышин не зашел в этот дом, не проверил как выполнял (и выполнил ли) старший сантехник Н. Д. Лобанов его распоряжение. А контролировать, проверять работу необходимо всегда.

Не лучше обстоит дело в служебных помещениях. Автобаза и на сегодняшний день не отапливается, так как теплотрасса заморожена. Прачечную порта снабжают паром, так что в сушильной камере белье замерзает. А прачечная при нормальной работе должна дать выстиранного белья в месяц — 19—20 тонн для служб аэропорта: гостиницы, ресторана, ЛЭРМа, общежитий. Причем белье должно из сушилки выходить чистым, а сейчас оно у нас желтеет, т. к. мы не имеем возможности как следует просушить его.

Если бы инженер сантехслужбы тов. Лобанов и некоторые другие руководители наземных служб настоящему занимались работой по подготовке к зиме сантехслужбы, то обо всем этом сейчас бы не пришлось говорить. За период лета и осени нужно было провести самые необходимые работы, проверить и промыть всю отопительную систему жилых домов, раскрыть хотя бы частично в низких местах теплотрассу и обмуровать трубы огнеупорной глиной и затем засыпать опилом и шлаком.

Я считаю, что пока нет настоящих морозов, необходимо привести в порядок теплотрассу и прежде всего заняться домами №№ 18 и 62. Жильцам легче будет сейчас неделю-полторы посидеть у электроплиток, чем всю зиму впоследствии. В первую очередь администрация аэропорта виновата в том, что за все время, прошедшее после сдачи этих домов в эксплуатацию, ничего не было предпринято для настоящего ремонта отопительной системы. Долго ли будет продолжаться это попустительство? Пора бы этим вопросом вплотную заняться местному комитету и парторганизации.

Ч. ПЕТРОВ.

Аэродинамическая труба

Если вы хотите испытать свое тело на обтекание, а здоровье на крепость, зайдите минут на тридцать в любой кабинет авиатранспортного подразделения.

Неприглядные кабинеты. Все сотрудники сидят укутанные в несколько теплых фуфаяк, шалей, регулярно через каждые 5—7 минут дыханием начинают отогревать руки.

Сотрудники планового отдела подразделения уже звели килограмма два ваты, затыкая щели в стенах. Особенно теплее от этого правда, не стало, но все же ветер не так беспрепятственно гуляет по комнате. В бухгалтерии на закупорку щелей ушла целая тегорейка.

Если вы еще не приобрели холодильник и вам негде хранить продукты — несите их в штурманский класс подразделения. За длительную сохранность даем гарантию. Летчики, занимающиеся в этом классе, по крайней мере те из них, которые еще не заболели, твердо уверены в морозоустойчивой температуре своего помещения. Уже не меньше месяца они занимаются здесь, не снимая верхней одежды.

Будьте настолько любезны, тов. Лобанов, ответьте нам для чего установлены в штабе подразделения радиаторы парового отопления?

Группа работников штаба авиатранспортного подразделения.

По следам наших выступлений

«ХОЖДЕНИЕ ПО МУКАМ»

Под таким заголовком 17 октября в нашей газете была опубликована заметка, в которой рассказывалось о волоките при оформлении документов на получение дров в Челябинском аэропорту.

Как сообщил в редакцию гл. бухгалтер Уральской авиаргруппы тов. Лыжин Я. И., руководителям Челябинского подразделения дано указание о сокращении подписей при оформлении документов на выписку материальных ценностей личному составу.

Эх, дубинушка, ухнем!

На участке трудоемких работ Свердловских ЛЭРМ имеется неразрешимая проблема — организация слива отработанного масла. Летом автомашина для слива масла была почти исправна, но шофер этой машины работал одновременно и на водозаправщике. Нередки были случаи, когда техсостав сливал масло в бочки ведрами, т. к. емкость автомашин была наполненной и вылить содержащееся в ней масло было некуда.

С наступлением холодов положение на участке трудоемких работ еще больше ухудшилось. Эта автомашина вышла из строя и более недели стоит на ремонте. Сколько она будет там находиться, никому неизвестно.

Для проведения регламентных работ мы теперь закатываем самолеты в ангар с неслитым маслом. По окончании работ в ангаре выкатываем самолет на улицу, начинаем греть, а потом сливаем масло. На все это уходит очень много времени.

Сливать масло вручную приходится довольно часто. Так, 19 и 20 ноября техсоставом было слито масло вручную с 6 самолетов. Если мы и дальше будем каждый день ведрами сливать масло с самолетов, то с такими темпами работы далеко не уйдем. Ведь за время, потраченное на слив масла, можно было бы сделать много полезных дел по обслуживанию самолетов.

У нас много говорят о довольно больших сроках простоя самолето-моторного парка на различ-

ных регламентных работах. Но руководители автобазы аэропорта и наземных служб авиагруппы не заинтересуются конкретно, почему на участке трудоемких работ тратится много времени на обслуживание. А ведь всевозможные «мелочи» отнимают уйму драгоценного времени. За последнее время для обслуживания самолетов в аэропорту приходится много новой техники. Есть новинки и в нашем порту. Часть их используется на перроне, а многие — в ЛЭРМе.

А на нашем участке кое-какие работы приходится выполнять все еще под «Дубинушку». Например, для закатки и выкатки самолетов, закрытия и открытия ангарных ворот у нас почти не применяются машины или какие-либо другие приспособления и механизмы.

В ЛЭРМ имеется один трактор «Беларусь». По утрам этот трактор используется для нужд линейки и вокзала. Закатить же самолет в ангар, хоть и под «Дубинушку», не очень-то легкая задача. Поэтому очень часто технический состав вынужден работать в зимних условиях на улице.

Мы предлагаем обеспечить участок трудоемких работ отдельным трактором, чтобы нам не приходилось зависеть от оперативной смены.

П. БУРИЙЩУК, начальник участка; **А. БУЛЫЧЕВ,** мастер ОТК; **Г. ПЕКИН,** бригадир; **С. МАКСИМОВИЧ,** бригадир; **А. МАРТЮШЕВ,** бригадир.

НС46910

Заказ № 5787

За редактора С. И. КУГАНОВ.

Адрес редакции:

Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21. доб. 1-96. 1-97.

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