



№ 25 (1234)
СУББОТА,
30 марта
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОРДЕНА ЛЕНИНА
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

В БОРЬБЕ

Слово
коммунистам

ЗА ПЛАН И КАЧЕСТВО

Партгруппа — низовая ячейка нашей партии, но вряд ли нужно говорить о том, какие большие и ответственные задачи стоят перед ее членами. В коммунистах у нас привыкли видеть передовиков производства, новаторов, людей пытливого мысли, на них равняется молодежь, а потому каждый член партии должен работать сегодня лучше, чем вчера.

Помня об этом, каждый член нашей партгруппы помимо основного производства ведет большую общественную работу. Есть у нас ответственные за соцсоревнование, рационализацию, агитацию, печать и т. д. Как они справляются со своими почетными обязанностями, лучше всего свидетельствует переходящее Красное знамя, которое завоевал коллектив цеха в 1962 году.

С самого начала члены партгруппы поставили во главе своей работы главную задачу: выполнение плана с высоким качеством. Этой цели подчинены все наши планы и мероприятия.

Разумеется, к своей работе мы привлекаем и беспартийных, и молодежь. Каждое поручение, которое мы даем кому-нибудь из членов коллектива, проверяем. Только в этом случае товарищи чувствуют ответственность за порученное дело и стараются выполнить его в срок.

Большое внимание уделяют у нас в цехе ведению графика ежедневного выполнения заданий по бригадам. В начале каждого месяца мы специально собираемся, чтобы обсудить итоги работы за месяц, и одновременно намечаем, что нам нужно сделать в ближайшем будущем. Собрания эти проходят живо, интересно. Выступающие критикуют нерадивых, вскрывают причины неполадок и нарушений. Здесь же мы определяем, кто из коллектива достоин быть занесенным на Доску почета цеха или предприятия.

О передовиках производства часто пишет наша стенная печать. Члены редколлегии систематически информируют читателей, кто впереди в социалистическом соревновании, знакомят с новинками науки и техники. Крепко достается в газетах бракоделам и лентяям. Многие из нерадивых работников переменили свое отношение к производству после выступлений стенной печати.

Помимо газеты выпускаются у нас боевые листки. За три месяца мы оформили более семидесяти таких листов. Как правило, выпускаются они оперативно и бьют прямо в цель, по недостаткам. Члены партгруппы следят и контролируют критические выступления стенной печати, с тем чтоб по сигналам газет принимались действенные меры.

Сейчас коммунисты цеха возглавили борьбу за претворение в жизнь решения партии и правительства по смотру резервов производства на каждом рабочем месте. Внесено уже немало интересных предложений, дающих солидный экономический эффект. Мы уверены, что в дальнейшем этот ценный почин получит еще большее распространение. Это поможет нам выше поднять производительность труда, сделать наш труд еще качественнее и продуктивнее.

В. ПИТИРИМОВ,
секретарь партгруппы ремпредприятия.

После того, как выступил „Авиатор Урала“

„Знания вприкуску“

Так назывался критический материал, опубликованный в № 16 нашей газеты, где в числе других нарушителей внутреннего порядка общегосударственного учебного подразделения и прогульщиков назывался авиатехник аэропорта Новый Порт В. Н. Харламов.

Как сообщил редакции исполняющий обязанности командира Салехардского подразделения В. Шершов, к В. Н. Харламову приняты строгие дисциплинарные меры. Он понижен по службе — переведен из авиатехников в мотористы на три месяца. Дни его отлучки в учебном подразделении с 11 по 24 февраля с. г. объявлены прогулом и зарплата за эти дни не начислена. Кроме того, поступок В. Н. Харламова обсужден в коллективе ИАС Салехардского подразделения.

Признав справедливой критику

и свою вину, он дал слово исправиться, поэтому пока оставлен в коллективе. О поступке В. Н. Харламова издан специальный приказ командира подразделения.

«ЗОРКИЙ ГЛАЗ» ОБРЕТАЕТ ЗРЕНИЕ

В газете «Авиатор Урала» 23 февраля был опубликован критический материал под рубрикой «Локатор включен», озаглавленный «Острый глаз теряет зрение», — о слабой работе комсомольской сатирической печати в Кольцово.

В редакцию пришел ответ на выступление газеты. Секретарь комитета ВЛКСМ тов. Сергеев сообщает: «Критика газеты в наш адрес справедлива. Меры приняты. Сатирическая стенгазета «Зоркий глаз» в настоящее время выпускается регулярно».

Наша первоочередная задача

В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ нашего управления в январе и феврале этого года проводился общественный смотр охраны труда и техники безопасности. Были созданы комиссии и бригады общественного смотра. Члены этих комиссий и бригад внимательно осматривали все участки работ с точки зрения их безопасности для работающих. Они наметили пути улучшения техники безопасности, собрали предложения от авиарботников.

Комиссия Кольцовского аэропорта собрала таких предложений 141. Из них по улучшению техники безопасности — 34, по улучшению санитарно-бытовых условий — 13, по улучшению организации труда — 94 предложения. 66 предложений было включено в коллективный до-



Оператора ГКДП Свердловского аэропорта Галину Большакову наш нештатный фотокорреспондент Борис Захаров сфотографировал на рабочем месте. Четко и слаженно трудится молодой специалист, умело обеспечивая ритмичность воздушного движения.

На снимке: оператор ГКДП Г. Большакова за работой.

СМОТР ОХРАНЫ ТРУДА И ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ

говор, а часть из них была выполнена в период смотра. Примерно в таком плане проведена работа комиссиями других подразделений.

Следует отметить добросовестную работу комиссии общественного смотра Магнитогорского аэропорта, возглавляемую председателем — старшим инженером В. И. Бородулиным. Эта комиссия внимательно осмотрела все службы аэропорта, правильно подметила недостатки и точно сформулировала предложения по их устранению. План мероприятий Магнитогорского аэропорта по дальнейшему улучшению условий труда определяет сроки и ответственных лиц за выполнение намеченных предложений.

Но, к сожалению, не во всех подразделениях хорошо был организован и проведен общественный смотр. Халатно отнеслись к организации и проведению смотра главный инженер Уктусского подразделения А. С. Никитин и главный инженер СМУ-8 Н. П. Халин. В конце декабря прошлого года они получили документы о проведении

смотра и до марта 1963 года совершенно бездействовали, мало того — не дали возможности что-либо сделать другим. До сих пор из этих подразделений не поступили отчеты о проведении смотра. А недостатков в этих коллективах по вопросам охраны труда и техники безопасности значительно больше, чем в других. Преднамеренно по улучшению условий труда управления и теркома в этих подразделениях не выполняются, а количество случаев производственного травматизма там самое большое среди всего управления.

СЕЙЧАС во всех подразделениях управления нужно организовать повседневную работу по выполнению предложений, собранных в период общественного смотра охраны труда и техники безопасности. Необходимо добиться в 1963 году снижения производственного травматизма, временной нетрудоспособности и тем самым достичь повышения производительности труда в каждом подразделении, аэропорту, службе. Эти задачи мы обязаны решить успешно.

Л. ЗИМИН,
инженер по охране труда
и технике безопасности
УрГУ ГВФ.

„СНЕГОЛЕТ“ НАД ГОРОДОМ

«15 и 16 февраля 1963 года на Московском аэродроме состоятся первые в мире «публичные полеты на снеголетах», — сообщали афиши. В некоторых объявлениях речь шла о «санелетах». «Снеголет» и «санелет» — так назывались тогда самолеты на лыжах.

Ученик «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского студент Московского технического училища Н. Р. Лобанов создал чрезвычайно простые и удобные в эксплуатации аэролыжи, которые надевались вместо снятых колес.

Газета «Московские ведомости» писала: «В полете участвовали инструкторы воздухоплавательной школы Габер-Вольфский и Красильников. Весь интерес заключался в том, что летчики впервые решились публично выступить на аппаратах, снабженных полозьями... Преобразованные самолеты показали себя с прекрасной стороны... Оба аппарата вели себя превосходно, легко подымались со снежной поверхности и спускались на нее очень плавно».

Аэролыжи Н. Р. Лобанова прошли испытания блестяще.

очень хорошую работу тов. Новикова и поставил его в пример другим авиамеханикам.

Сейчас курсанты почувствовали себя настоящими специалистами. Они пользуются заслуженным авторитетом у коллектива ИАС нашего подразделения. Хорошо готовят материальную часть к весенне-летней навигации будущий техник тов. Кузнецов. Подготовленные его руками машины принимаются комиссией с хорошими и отличными оценками.

Много сил и старания вкладывают будущие авиационные техники тт. Звягинцев и Новиков в подготовку самолетов к полетам. Летный состав может быть спокоен — материальная часть не подведет в полете!

Хорошо трудится в ПАРМе тов. Шумков. Отремонтированная им авиационная техника действует безотказно.

Коллектив ИАС верит своим питомцам: они оправдают высокое звание авиационных техников; окончив училище, будут обслуживать матчасть только с высоким качеством. Их путь к мастерству продолжается...

В. ЯКИМОВ,
начальник УТР
ЛЭРМ
Пермского аэропорта.

ПУТЬ к мастерству

В наше подразделение для прохождения стажировки прибыли курсанты Троицкого авиационно-технического училища. С первого же дня курсанты активно включились в общественную и производственную жизнь подразделения. Будущих техников ознакомили с расположением производственных участков и самолетов на стоянках. С ними тепло побеседовали заместители командира подразделения И. Воробьев, В. Машкицкий, начальник цеха А. Валитов.

Курсанты для месячной стажировки были направлены на участок трудоемких работ в бригады, которыми руководят старшие техники тт. Вуколов, Лаконин. Это опытные бригадиры, отлично знающие материальную часть.

В течение месяца курсанты освоили все виды технического обслуживания, как по оперативной форме, так и по трудоемкому регламенту. Много труда и знаний вложили в подготовку будущих техников наши

авиационные специалисты тт. Волков, Чеберда, Холкин, Федоренко и другие. Они передавали богатый опыт технического обслуживания молодым

надо предъявлять для контроля старшим товарищам...

Спустя месяц комиссия отметила хорошие знания всех курсантов и приказом ко-

КУРСАНТЫ НА СТАЖИРОВКЕ

товарищам. Много сил и умения вложили бригадиры тт. Лаконин и Вуколов в становление молодых техников. Каждый курсант в течение месяца самостоятельно научился производить все виды регламентных работ, грамотно и быстро выполнять предполетное и послеполетное обслуживание.

Но, конечно, в процессе стажировки были и ошибки. Так, курсант Д. Кузнецов слабо затянул фильтр РПО при пробе мотора, это сразу дало себя знать, — появились следы масла на капоте. Д. Кузнецов и другие стажеры сделали для себя серьезные выводы, поняли, что в авиации никаких прощальных допусков нет, все выполненные работы обязательно

мандира подразделения они были назначены на должности авиамехаников второго класса. Будущие техники и сейчас продолжают хорошо трудиться. Совсем недавно на одном из самолетов Д. Кузнецов обнаружил трещину выхлопного коллектора. За хороший осмотр начальник цеха А. Валитов объявил ему благодарность.

Курсант Новиков, обслуживая самолет, сумел предотвратить серьезное летное нарушение — им была обнаружена трещина головки цилиндра. Дефект был вовремя замечен, цилиндр заменен, и самолет снова поднялся в воздух. Этот случай был отмечен на техническом разборе. Начальник смены тов. Ирошников отметил

Замер температуры на двигателе АИ-14р

Для успешной эксплуатации материальной части в воздухе ее необходимо грамотно и умело подготовить на земле. В своей статье я коснусь вопроса эксплуатации двигателя АИ-14р, в частности, расскажу о правильном замере температуры на головках цилиндров.

Думаю, что моя статья принесет пользу специалистам ИАС, эксплуатирующим двигатель АИ-14р. Кроме того, хотелось бы услышать и их мнение, пусть поделятся на страницах газеты своим опытом, выскажут свои мысли по этому вопросу...

ВИНЖЕНЕРНО - АВИАЦИОННЫХ службах нашего управления замер температуры головок цилиндров двигателя АИ-14р, установленного на самолете Як-12, производится термомарой под задней свечой первого цилиндра. Правильно ли это? Считаю, что нет. И вот почему. Наиболее частым дефектом двигателя АИ-14р является нарушение герметичности в соединении головки с гильзой цилиндра и разрушения головки цилиндра вследствие возникновения в ней трещин. Основная причина этого дефекта — действие высоких тепловых нагрузок, возникающих при сгорании топлива в цилиндре двигателя.

В конструкции цилиндра АИ-14р для герметичности резьбового соединения головки с гильзой предусмотрена специальная упорная резьба гильзы и натягом на 0,15—0,28 мм на расстоянии 50 мм от верхнего торца гильзы. В результате термического расширения головки и гильзы наблюдается устранение этого на-

тяга, так как головки цилиндра изготовлены из алюминиевого сплава АЛ5, который имеет коэффициент линейного расширения в два с лишним раза больше, чем для стали 38ХА, из которой изготовлена гильза.

В результате при температуре головки цилиндра — 250°С, а иногда и ниже натяг в верхних витках устраняется, нарушается герметичность в соединении головки с гильзой, происходит перераспределение нагрузок по виткам гильзы, что приводит к перемещению гильзы и головки, в итоге появляются ударные нагрузки.

На самолете Як-12 по ряду причин, а также недостатков капотирования и дефлектирования цилиндры охлаждаются неравномерно и наиболее горячим является четвертый цилиндр. Дефекты по цилиндрам можно распределить так: наибольшее число неисправностей происходит в четвертом цилиндре, затем по убывающей в цилиндрах № 3, 2, 1, 7, 6, 9 и 5.

Следовательно, замер температуры головок первого цилиндра является нецелесообразным. Замер температуры головок цилиндров следует производить от головки четвертого цилиндра по ряду причин. А именно: цилиндр находится в значительно худших температурных условиях, имеет большее число дефектов и ко всему в технической литературе данные температуры головок цилиндров даются по четвертому цилиндру, а не по первому...

Многие, прочитав эту статью, подумают, что разрушение головки цилиндров двигателя АИ-14р неизбежно. Нет, данные эксплуатации показывают, что при правильном пользовании жалюзи капотов, заслонками маслорадиатора и выдерживанием нормальной температуры головок цилиндров, неисправности, указанные выше, могут быть устранены.

В. ИВАНОВ,
старший инженер,
преподаватель учебного подразделения.

Читайте журнал



Журнал освещает многообразную жизнь Аэрофлота и рассчитан на широкий круг читателей. На его страницах публикуются материалы о партийно-политической работе в подразделениях, обучении и воспитании летных и инженерно-технических кадров, организации и экономике производства, передовом опыте летно-подъемного состава, работников наземных служб, обслуживании пассажиров и различных отраслей народного хозяйства страны. Систематически печатаются обзорные и информационные материалы о новейших достижениях отечественной авиационной науки и техники, а также об авиации за рубежом. Публикуются очерки, корреспонденции, рассказы и стихи на авиационные темы.

1. Дружеский привет

Я живу вблизи аэродрома
И люблю смотреть из-под
ресниц,

Как высоко в небе
с гулким громом
Пролетают
звенья быстрых птиц.
И одной,
в лучистом оперенье,
Той, что стелет в небе
белый след.

Долго я смотрю
вослед с волнением,
Посылая дружеский привет.

2. ВЕСНА ИДЕТ...

Весна в голубеньком платочке
Идет, по лужицам скользкая,
Смеется озорно и звонко,
И не любить ее нельзя.
Она такая хлопотунья,
Что дня прожить не хочет
даром —

Схватила солнышко в охапку,
Лучи разбросив по бульварам.
Мороза, старого гуляку,
Она в сосульку превратила,
И песню радости весенней
Сердцам влюбленных подарила.

З. ГЕРАСИМОВА.



Вертолет Ми-6 на старте. Фотоэтиюд Г. Башилова.

ОБСЛУЖИВАЕМ ПОЛЕТЫ ИЛ-18

С января нынешнего года в Челябинском аэропорту начаты рейсовые полеты турбовинтовых кораблей Ил-18. И несмотря на то, что до этого работникам нашей службы не приходилось руководить скоростными самолетами, обслуживание полетов новой для нас техники ведется грамотно и оперативно.

Диспетчера и руководители полетов прошли стажировку в Кольцовском аэропорту и сейчас уже с успехом справляются со своими обязанностями. Особенно хочется отметить четкую работу руководителей по-

летов В. И. Прусакова и В. С. Добрых, диспетчеров Ю. П. М. К. Сухарева и П. В. Морозова, диспетчера СКП В. П. Дерябина, старшего диспетчера В. А. Бакланова.

Нет сомнения в том, что весь коллектив нашей службы, равняясь на передовиков, будет и дальше грамотно обеспечивать безаварийную летную работу, не допуская предпосылок к летным нарушениям.

А. КОРОБЦОВ,
заместитель начальника
Челябинского аэропорта
по движению

С ТВОРЧЕСКИМ ОГОНЬКОМ

День за днем активизируется работа наших рационализаторов. В течение прошлого и начале 1963 года нами рассмотрено 36 рационализаторских предложений. 32 из них было принято. В целом годовая экономия от них 2350 рублей. Авторам было выплачено около трехсот рублей денежных вознаграждений.

Хочется отметить наших активных рационализаторов. Это, в первую очередь, начальник узла связи С. Б. Хазановский и слесарь ремонтного участка ЛЭРМ М. М. Давыденко. Оба они предложили и внебрили в производство по несколько рацпредложений.

Одним из последних предложений М. М. Давыденко было техническое усовершенствование моечного агрегата, внедрение которого значительно ускорило мойку маслобаков и маслорадиаторов.

Писать о наших рационализаторах можно много. Их трудовые будни озарены огнем творчества, где каждый день — поиск нового. И все это направлено на улучшение качества обслуживания материальной части, на обеспечение безаварийной летной работы.

В. САЛЬМИН,
председатель совета вопр Челябинского аэропорта.

Самолету Ан-2 — 15 лет

Пятнадцать лет прошло с того дня, как на просторы нашей Родины вышла эта замечательная машина — творение коллектива, возглавляемого Генеральным авиаконструктором лауреатом Ленинской премии Олегом Константиновичем Антоновым.

Машина должна быть проста в пилотировании, должна взлетать и садиться на ровном поле. Ее задача — обеспечить связь с селом, помочь колхозникам, — так сформулировал требование к самолету конструктор.

И вот уже первые испытательные полеты на Север, в горных условиях, в пустыне. А потом — Украина. Машину осматривают Никита Сергеевич



Хрущев, члены правительства. И здесь она успешно выдерживает первый экзамен. С тех пор коллектив конструкторов непрерывно улучшает и модернизирует самолет, который к настоящему времени имеет 17 специализированных модификаций и используется более чем на 30 различных видах применения.

Наибольшее распространение этот работяга получил в сельском и лесном хозяйствах. Самолеты Ан-2 обслуживают более 20 тысяч колхозов и совхозов страны. За эти годы они обработали с воздуха свыше 100 млн. гектаров посевов.

В 1961 году только на самолетах Ан-2 перевезено треть всего количества пассажиров, или столько пассажиров, сколько перевезено на всех самолетах СССР в 1958 году.

Многие сотни самолетов Ан-2 эксплуатируются не только в СССР, но и во всех социалистических странах, а также на Кубе, в ОАР, Гвинее, Мали, Гане. Их выпускают сериями в Польше и Китае.

МОСКВА — ДЕЛИ: ЧЕТВЕРТЬ СУТОК

Флагман советского Гражданского воздушного флота Ту-114 вышел еще на одну международную линию. Недавно он поднялся с Шереметьевского аэродрома столицы и взял курс на Дели. Путь в пять с половиной тысяч километров корабль-гигант прошел без посадки за 6 часов — вдвое быстрее, чем Ил-18, который до сих пор летал на этой трассе с посадкой в Ташкенте.

Между столицами Советского Союза и Индии Ту-114 будет совершать один рейс в неделю.

«ИЗВЕСТИЯ».

И. о. редактора **Е. ЛИПОВИЧ.**
НС14298. Заказ № 3580.

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



ПОЧЕМУ ТУ-114 НЕ ЛЕТАЕТ В НЬЮ-ЙОРК

«Американцы сделали все, чтобы похоронить идею беспосадочной авиалинии Москва — Нью-Йорк», — заявил корреспонденту ТАСС В. Егорову начальник управления международных связей Аэрофлота В. М. Данилычев.

Данилычев напомнил, что переговоры о регулярном воздушном сообщении между Москвой и Нью-Йорком были прерваны американской делегацией летом 1961 года, в момент обострения берлинского кризиса.

— Нам кажется очевидным, — заявил В. М. Данилычев, — что официальные круги США «заморозили» переговоры в надежде помешать росту деловых и туристских связей между двумя странами. К тому же, по условиям соглашения на линии Москва — Нью-Йорк должны действовать как советские, так и американские самолеты, однако, как известно, в США до сих пор нет пассажирского лайнера, способного совершать беспосадочные перелеты между этими городами через океан.

(ТАСС).