



№ 37 (1246).
СРЕДА,
15 МАЯ
1963 г.
Год издания
XXI

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

Крепка и нерушима советско-кубинская дружба

Герой Кубы в столице Урала

С УТРА позавчера в Свердловске царило необычное оживление. Жители города узнали о приезде вождя братского кубинского народа, первого секретаря Национального руководства Единой партии социалистической революции, Премьер-Министра Революционного правительства Республики Куба Фиделя Кастро.

Повсюду развевались государственные флаги Кубы и Советского Союза. На зданиях — портреты Фиделя Кастро, Н. С. Хрущева, членов Президиума ЦК КПСС, красочные транспаранты с горячими словами сердечного приветия мужественному борцу за свободу и счастье кубинского народа.

*Здравствуй,
Фидель!*

Полощет шелк знамен
Народа братского.
Сегодня мы
и с нами
Весь Союз,
Встречая гостя,
Произносим ласково:
— Хлеб-соль тебе,
Товарищ Кастро Рус!
Кто говорит,
Что Куба —
Остров маленький?!
В Фиделе
Мы приветствуем страну,
Которая
Становится проталинкой,
Несущей
В полушарие весну!

На острове Свободы

Нынешний отпуск останется в моей памяти на всю жизнь. Мне посчастливилось в течение двенадцати дней быть на Кубе с группой советских туристов.

По прилету в Гавану нас поместили в лучшей гостинице «Свободная Гавана», расположенной в тридцатипятиэтажном небоскребе.

Со столицей героической Кубы нас знакомил молодой кубинец Фредди.

Надолго запомнилась мне встреча с работницами табачной фабрики. После краткого митинга нас окружила шумная толпа девушек, которые наперебой задавали нам вопросы о жизни молодежи, о Советском Союзе. Их интересовало буквально все о нашей стране. Мы очень удивились, когда нам представили директора фабрики. Директором фабрики оказалась молоденькая смуглая девушка, ничем не отличавшаяся от других.

За время пребывания на Кубе было еще множество интересных встреч: встреча со студентами Гаванского государственного университета, где учился Фидель Кастро, посещение школьного городка, где учатся в одной школе-интернате около 13.000 школьников. Навсегда сохранит моя память слова девочки-кубинки, которая, благода-

ря нас за подарки, сказала:

— А мы уже подарили вам самое дорогое, что у нас есть, — нашего Фиделя на празднование Первого мая в Москве. — А другой школьник добавил:

— Для того чтобы строить, надо знать, для того чтобы знать, надо учиться.

Так сказал Фидель, и мы будем учиться и учиться!

На всей Кубе царит обстановка всеобщего трудового и политического энтузиазма. Народ Кубы с презрением относится к окопавшимся на Флориде контрреволюционерам, называя их «червями». На некогда пустынном берегу в районе Плайя-Хирон, где была начата интервенция против Кубы два года назад, вырос городок, на центральной площади которого можно видеть останки сбитого американского самолета и другие доспехи интервентов, напоминающие о бесславной авантюре кубинских контрреволюционеров и их американских покровителей.

Мы были на многих мероприятиях страны, встречались с разными людьми и всюду нас, посланцев Советского Союза, принимали исключительно тепло и радушно.

Л. АННЕНКОВ,
техник ЛЭРМ аэропорта
Кольцово.

**Языком
цифр**

Сто процентов —
не предел

Многие коллективы Уральского управления ГВФ отлично потрудились в апреле, значительно перевыполнив плановые задания.

Лучше всего об этом говорят цифры. В Свердловском объединенном подразделении тонна-километраж от первона-

И КОЛИЧЕСТВО, И КАЧЕСТВО

Как ни суди, а двадцать лет трудового стажа для тридцатипятилетнего человека, сами по себе не шутка! А ведь Михаил Александрович Андреев, слесарь ремпредприятия, награжденный в связи с сорокалетием Аэрофлота орденом Трудового Красного Знамени, проработал все эти годы на ремонте и сборке авиационной техники. Тысячи двигателей по деталям и агрегатам прошли через его искусные руки.

Искусство, конечно, не пришло сразу. Чего можно было требовать от подростка в 1943 году, впервые взявшего в руки гаечный ключ? Но шла война, и ученик слесаря Миша Андреев в меру своих сил, недосылая и недоедая, осваивал свою сложную и трудную специальность, которая стала для него делом всей жизни.

Бывший крестьянский паренек известен ныне как самый квалифицированный рабочий ремпредприятия. За годы напряженного труда Михаил Александрович сумел не только освоить сложное мастерство ремонтника авиационных двигателей, но и окончил десять классов вечерней школы.

Перечисляя заслуги Михаила Александровича, можно было бы ограничиться ссылками на занесение фамилии передового рабочего на Доску почета, награждение Почетной грамотой Аэрофлота в 1961 году, но хочется сказать о главном.

На вопросы товарищей, как можно объяснить успехи в работе, сам Михаил Александрович говорит коротко. Но в краткости его слов больше смысла, чем в пухлых брошюрах некоторых экономистов.

— Главное, — говорит Михаил Александрович, — это перед началом смены четко определить очередность работ, чем обеспечивается равномерность рабочего процесса. В результате попутно происходит отработка специфических навыков и приемов в овладении той или иной технологической операцией, улучшается качество работы и повышается производительность труда.

Таким образом и количество, и качество работ, выполняемых Михаилом Александровичем, идут рука об руку.

С. ВЛАДИМИРОВ.

чальных отправок выполнено на 108,5 процента, пассажирский оборот составил 100,9 процента, авиаперевозки выполнены: по пассажирам — на 108,6 процента, по почте — на 142,2 процента, по грузу — на 104 процента. Общий тоннаж составил 108,2 процента.

Уктусское подразделение по тонна-километражу от первоначальных отправок выполнило план на 139,3 процента, пассажирский оборот составил 142,9 процента, авиаперевозки выполнены: по пассажирам — на 127,8 процента, по почте — на 225 процентов, по грузу — на 157,6 процента. По общему тоннажу план выполнен на 143,2 процента.

БОЛЬШИЕ задачи стоят в этом году перед авиаработниками Челябинского подразделения. Объем пассажирских перевозок возрос на 43 процента, грузовых — на 26,5 процента. Чтобы с честью выполнить эти показатели и обеспечить полную безопасность полетов, нам необходимо прежде всего добиться четкого взаимодействия всех служб подразделения.

К сожалению, в этом важном вопросе у нас есть существенные недостатки, которые мешают челябинцам качественно и производительно трудиться. 20 апреля произошла задержка 66 рейса на 45 минут. В плановой таблице службы движения отмечено, что рейс задержан по метеоусловиям, закрыт аэропорт Шереметьево.

В действительности же дело выглядело так: когда руководитель полета Добрых сдавал смену тов. Климову, то оба они ясного представления о положении дел не имели. По команде АДС пассажиры рейса 66 были посажены в самолет. Потом АДС получила сообщение из Кольцово, что Москва закрыта. Поступило

Четкое взаимодействие — ЗАЛОГ УСПЕХА

указание: высаживать пассажиров. Однако после уточнения — запросили непосредственно Москву, — выяснилось, что аэропорт Шереметьево открыт. Пришлось заново объявлять посадку.

Ясно, что всего этого можно было избежать, если бы между службой движения, отделом перевозок, а также аэропортами Челябинск—Кольцово—Шереметьево было налажено более четкое взаимодействие.

Другой пример. В марте во время работы руководителя полетов тов. Жуликова потребовалось привести в порядок взлетно-посадочную полосу. Несмотря на все усилия руководителя полетов вызвать по телефону аэродромную бригаду, он не смог этого сделать. В помещении гаража кто-то поднял трубку телефона и упорно не отвечал.

Когда тов. Жуликов сам приехал в гараж и потребовал от его работников выполнения указаний, то ему просто-напросто нагубили. При разборе этого случая выяснилось, работники аэродромной бригады не знали, что тов. Жуликов работает руководителем полетов.

Не оправдывая грубость, допущенную по отношению к руководителю полетов, следует заметить, что безобразного случая могло бы и не быть, если бы в аэропорту была единая смена, по созданию которой есть многочисленные рекомендации Главного управления ГВФ. Многие аэропорты работают единой сменой и это, как известно, себя оправдывает.

В связи с эксплуатацией самолетов Ил-18 в нашем порту очень остро сейчас стоит вопрос о дополнительных емкостях для топлива и строительстве временного склада ГСМ. Как ни странно, но некоторые руководители подразделения не придают этим проблемам серьезного значения.

Началось с того, что начальник ЛЭРМа тов. Пушников в начале строительства несвоевременно выделил сварщиков. Не желая отставать от Пушниковой, начальник автобазы Поваляев также препятствовал доставке строительным складом сварочного аппарата и другого оборудования. В результате столь «дружных» усилий этих товарищей строительство склада ГСМ затянулось.

Много предстоит нам поработать, чтобы навести порядок на складе ОМТС. В

свое время для этого были выделены специальные люди из разных служб. От начальника автобазы требовалось единственное: вовремя доставить к складу ОМТС автотран. Однако тов. Поваляев подошел к этому делу несерьезно. Когда автотран с большим опозданием прибыл к складу, то работники уже разошлись по службам.

Не всегда находят общий язык и наши основные службы: летная часть и ИАС. В результате не выдерживается график планового отхода самолетов в ремонт. Это приводит, в свою очередь, к трудностям в выполнении плана.

Мы привели далеко не полный перечень примеров, которые показывают плохое взаимодействие наших служб по приему и выпуску самолетов. Ясно одно, что взаимодействие служб, которое мы имеем, не может качественно обеспечить выполнение плана и безопасность полетов.

А. ИСАЕВ,
начальник
Челябинского
аэропорта.

Воздушные санитары

В разные уголки области разлетаются ежедневно самолеты Уктусского подразделения по санитарным заданиям. Летчик Стихин, например, летал на днях в Арти, вертолетчик Ухов — в Верхотурье, а пилот Силантьев — в Алапаевск.

Каждый рейс воздушные санитары выполняют с высоким мастерством, качественно и оперативно. Не было еще случая, чтобы летчики возвращались назад, не выполнив задания. Пилоты санитарной авиации успешно обслуживают население области.

Огонь отступил

Начались лесопатрульные работы. Ежедневно с Уктусского аэродрома взлетают легкрылые «Яки» и берут курс в разные районы области. Лесопатрулирование ведется в Красноуфимском, Алапаевском, Тугулымском, Сосьвинском и других районах области.

Успешно трудятся на патрулировании в Красноуфимском районе пилот В. З. Белоносов и летчик-наблюдатель В. Г. Лейба. В Свердловском районе охраняет леса от огня пилот И. Т. Щербаков.

На днях, — рассказывает пилот И. Щербаков, — мы своевременно обнаружили три очага пожара в районе Асбеста и Сухого Лога. Четыре парашютиста-пожарника, сброшенные там, умело и быстро одолели огонь. Опасность пожара миновала.

Бдительно несут вахту крылатые патрули — летчики Уктусского подразделения.

Острые сигналы

СНОВА НА «ВЫНУЖДЕННОЙ»

Газета «Авиатор Урала» однажды уже обращала внимание партийной и профсоюзной организаций Уктусского подразделения на нерегулярность выпуска стенной газеты «Самолет».

В разгаре весенне-летняя навигация. Календарь отсчитывает вторую половину мая, а стенная газета Уктусского подразделения висит на стене с 7 февраля. Хотелось бы знать причины, в результате которых «Самолет» снова оказался на вынужденной посадке.

ПЕРВАЯ ПРИКИДКА



На улицах весенний май, а спортсмены Челябинского подразделения уже начали спортивное лето. Усиленно тренируются в эти дни футболисты. Как известно, в прошлом году спортсмены подразделения выступали в розыгрыше первенства города Челябинска по IV группе. В результате упорной борьбы они поделили тогда первые-вторые места с футболистами-строителями.

Это дало им право на переход в третью группу розыгрыша. Нынче они выступают двумя командами. Вместе со взрослыми к играм на первенство города готовятся юноши.

На днях футболисты Челябинского подразделения провели первый товарищеский матч с командой машиностроительного завода, выступающей в играх на первенство по второй группе. Авиароботники успешно атаковали и

Победили спортсмены ЛЭРМа

На днях закончился розыгрыш первенства Челябинского подразделения по волейболу. Звание сильнейшего коллектива оспаривали четыре команды.

Исключительно сильно провели встречи волейболисты ЛЭРМа. Они выиграли все игры и заслуженно стали чемпионами подразделения по волейболу.

долгое время вели счет 3:2. Лишь на последних минутах матча заводским спортсменам удалось сквитать счет и уйти от поражения.

Самолет Ан-2 в сельском хозяйстве незаменим. Главный агроном колхоза им. Свердлова Свердловского производственного управления И. П. Коваленко о самолете Ан-2 сказал так:

— Он в десять раз производительней наземных машин и обходится колхозу гораздо дешевле.

Хорош самолет и химваппаратура на нем производительная, но она нуждается в доработке. Самое слабое место в ней — грузовые баки.

— Они часто выходят из строя, — рассказывает техник по спецприменению В. Н. Зонов.

— Появляются трещины в местах швов, — вторит заместитель командира летного коллектива В. В. Ведерников. — В прошлом году прилетели в Тюмень, начали работать. Через неделю два бака лопнули...

И дело не только в том, что самолет простаивает, но и в безопасности полетов. В бак заливается тысяча литров. Если он лопнет, жидкость перетечет в «хвост». Последствия могут быть самые нежелательные.

Кажется, все ясно? Необходимо увеличить прочность грузового бака. К тому же есть информационный бюллетень, где также об этом сказано и подробно расписано, что и как делать.

Когда речь идет о ветеране Аэрофлота, отдавшем долгие годы любимому делу, как-то довольно быстро находят нужные слова, точные детали, емкие обобщения. Да ведь это и понятно: все взвешено, проверено жизнью и само по себе отлилось в зримую форму. Ну, а если Владимиру Захарову, конструктору ремпредприятия всего 24 года, из которых он отдал авиации не более пяти лет, не считая учебы в Троицком техническом училище ГВФ? Оказывается, есть о чем рассказать и тогда, когда актуальные данные выглядят сдерживающе.

Владимир — комсомолец, настоящий комсомолец, и этим, если говорить коротко, все сказано. Он живет так, как требует этого от каждого молодого человека нашей страны Устав Ленинского комсомола.

Если же взглянуть на дела молодого специалиста шире и глубже, то можно сказать, что это человек дальнего прицела, человек, ставящий перед собой очень трудные и серьезные цели, в движении к которым его не останавливают никакие трудности.

Будучи контрольным мастером на разных участках производства, Владимир Захаров все чаще начал чувствовать тяготение к

Множит мастерство

Он пришел в наш коллектив в этом году и сразу же обратил на себя внимание молодых пилотов. Более двадцати лет связан с авиацией Владимир Захарович Белоносов. С начала Великой Отечественной войны он дрался с фашистами в небе фронтовом, служил в истребительной авиации, затем в транспортной, более двух лет был летчиком-испытателем...

И вот, демобилизовавшись из Советской Армии, Владимир Захарович пришел в наш летный коллектив. Здесь он сдал на звание летчика третьего класса, прошел тренировку и выполняет теперь самостоятельно лесопатрульные работы в районе Красноуфимска.

Умножая летное мастерство, В. З. Белоносов продолжает славные армейские традиции — трудится так, как полагает коммунисту.

Л. ПЕЧЕРКИН.

ДАЛЬНИЙ ПРИЦЕЛ

конструкторской работе. Повседневное сталкиваясь с обилием и разнообразием всякого рода технологических операций, многие из которых еще не доведены до совершенства, молодой специалист все внимательнее присматривался, его мысль стала все настойчивее искать более рациональных приемов обработки деталей, сборки тех или иных узлов.

В результате потребовались дополнительные знания. Владимир поступает в политехнический институт, а несколько позднее переходит работать в технологический отдел.

Просто удивительно, как Владимир Захаров находит время для того, чтобы хорошо работать на производстве и успешно учиться. Учиться в техническом вузе без отрыва от производства на хорошо и отлично — это не каждому по плечу!

А ведь Владимир, кроме того, активно участвует в работе общественного конструкторского бюро. На его счету немало очень интересных рационализаторских предложений.

Весьма любопытна разработанная и внедренная Владимиром Захаровым установка для прокачки трубок НВ. Эта установка является лучшей из ей подобных, действующих на родственных предприятиях ГВФ, и значительно

повышает производительность труда в результате совмещения нескольких операций.

В настоящее время Владимир Захаров совместно с технологом Анатолием Кузнецовым завершают большую работу, которая проводилась более двух лет.

Разработан новый метод подбора поршневых колец по зазору в стыке, спроектирован станок, на изготовление которого уже сделаны рабочие чертежи. Внедрение такого станка в производство улучшит качество ремонта, устранит одну из утомительных технологических операций, которая до сего времени выполнялась вручную и по предварительным расчетам даст возможность высвободить одного человека для других работ.

Если ограничиться только производственными интересами и учебой в институте, портрет Владимира Захарова будет неполным. Молодой специалист Захаров — человек разносторонне развитый: он и музыкант, отлично играющий на трубе, он и спортсмен, занимающийся парашютизмом, он и отец, воспитывающий своего малыша. Недаром в 1961 году Владимир был награжден за отличные производственные показатели и активную общественную деятельность Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

В. СИБИРЕВ.



У тружеников полей и летчиков Уктусского подразделения давняя дружба. С самолетов вносятся удобрения, производится подкормка посевов.

На снимке: командир звена В. ПЛЕШКОВ уточняет маршрут с пилотами В. АМОСОВЫМ и Р. СКРЯБИНЫМ.

Они ждут указаний...

Техник самолета А. Барпинский объяснил нам суть доработки: усиливаются всего лишь два сварных шва. Для этого нужны полоски из нержавеющей стали, которых нет на складе, и медные заклепки, которые делают в мастерских.

Заместитель командира подразделения по инженерно-авиационной службе А. С. Никитин повторил это же почти слово в слово, но уточнил: Полоски есть, заклепок нет. Мастерские не могут обеспечить необходимое количество.

— Конечно, теперь им не успеть. Но зиму-то целую о чем думали? Минувшего года, как поступил информационный бюллетень, за это время можно было сделать заклепки.

— Доработка, — спрашиваем, — нужна?

— И даже необходима, — отвечает тов. Никитин.

— Так будете ее проводить или нет?

— Будем, постепенно.

— Когда же? Три самолета уже ушли в колхозы и совхозы Саратовской области.

— Мы поставили на них баки попроще, — ответил на это тов. Никитин.

Значит, остались менее

прочные, на которые он сам не надеется, а в села Урала тоже вот-вот вылетать...

В конце нашей беседы тов. Никитин обещал вместо доработки обеспечить ремонт химваппаратуры. Странная логика: вначале порвать, потом латать. Почему же его не «подтолкнули» подготовить самолетное химворудование к весне? Объяснить нетрудно. Дело в том, что «странной логики» придерживаются и заместитель главного инженера Уральского территориального управления С. И. Зайдин и старший инженер техотдела управления Ю. А. Серов.

Если тов. Никитин пытался найти какие-то причины, уходил от прямого ответа, то тов. Зайдин сказал прямо:

— В этом году доработка производиться не будет. В следующем сделаем...

А чего же ждать-то? Ответа с завода-поставщика, который за две с половиной тысячи километров отсюда? Ждете уже второй год. Чего, спрашивается? Технологию дора-

ботки? Так она есть в информационном бюллетене. Медные заклепки? Так за потерянное время, если учесть все убытки, медь может превратиться в золото.

Что касается тов. Серова, то на вопрос почему отправляют технику в села, не обеспечив ей долговечность, надежность в работе, он ответил:

— А где сказано, что баки без доработки эксплуатировать нельзя, — и протянул нам информационный бюллетень. — Здесь нет слова «запрещаю».

— Если бы там стояло «запретить», — продолжает тов. Серов, — тогда и разговор другой...

Какая вера в магическую силу «бумажки»! Но, во-первых, эта «вера» имеет и более точное название — бюрократизм. Во-вторых, есть великая сила — общественность, которая заставит руководствоваться интересами дела, а не следовать букве в ущерб народному хозяйству.

В. БАКУЛИН.