



Авиатор Урала

№ 13 (1319).
СУББОТА
15 ФЕВРАЛЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

ПОЗДРАВЛЯЕМ, КОМАНДИР!

«Командир корабля ИЛ-18 коммунист Николай Алексеевич Пензин успешно выполнил первый самостоятельный полет! Об этом радостном событии сообщила авиаторам «молния» в январе с. г. Летчики горячо поздравили молодого командира с первой победой.

Биография этого авиатора похожа на сотни других. Детские летки, летная школа, работа в подразделении. После демобилизации из Советской Армии Николай Пензин трудится в летном коллективе.

Новосибирского аэропорта. Отлично пилотирует самолеты ИЛ-12, затем ИЛ-14. В ноябре 1962 года, успешно закончив школу высшей летной подготовки, он осваивает скоростной самолет ИЛ-18.

Перейдя на летную работу в Уральское управление ГВФ, Николай Алексеевич Пензин

выучился на командира корабля. Почти полтора миллиона небесных километров за плечами молодого летчика. А впереди — новые дальние рейсы, новые неизведанные голубые трассы.

На снимке: командир корабля ИЛ-18 Свердловского подразделения Н. А. ПЕНЗИН.

Решения Пленума — в жизнь!

ОБРАЩЕНИЕ

авиарботников подразделения, где командиром П. Е. Румянцев,
ко всем авиаторам Тюменской авиагруппы

В решении декабрьского Пленума ЦК КПСС конкретно определено место Тюменской области в осуществлении Программы нашей партии по развитию большой химии в стране. Наш богатый край выдвинулся на один из первых рубежей строительства коммунизма. В достижении этой величественной цели отводится значительное место нам, авиаторам.

Для выполнения этой почетной задачи авиарботники подразделения П. Е. Румянцева берут на себя такие обязательства:

1. Каждый полет выполнять в строгом соответствии с наставлениями и инструкциями; с мастерством и высокой организацией. Срыв или задержку вылета считать чрезвычайным происшествием, а лиц, виновных в этом, предавать суровому суду общественности.

2. Каждый командир самолета, каждый летчик нашего коллектива, постоянно совершенствуя летное мастерство, обязан подготовиться к сдаче на повышенный класс. Согласно графика и плана.

3. Весь коллектив организует борьбу за

каждый вылет, как ответственное задание, и обеспечивает его полную безопасность.

4. В основу всей нашей деятельности мы берем моральный кодекс строителей коммунизма, претворяя его высокие принципы в жизнь. Поэтому главным считаем в работе — честность и доверие. Выполнил задание — честь тебе и хвала, допустил нарушение — отвечай перед всем коллективом.

Обращаясь к вам, авиаторы Тюменской авиагруппы, надеемся на отклик в ваших сердцах и вашу добрую товарищескую помощь. Общими усилиями мы сможем успешно решить ответственные задачи, которые поставила перед нами родная партия и народ, — окажем всемерную помощь труженикам области по освоению природных богатств нашего края.

Командир подразделения РУМЯНЦЕВ.
Парторг КОВАЛЬЧУК.
Профорг ВОСКРЕСЕНСКИЙ.
Командир самолета МОЖАЕВ.
Второй пилот МОТОРИН.
Обсуждено всем коллективом подразделения.

ДВА ДНЯ на респредприятии, где начальником Н. Н. КИТИН, проходила технико-экономическая конференция. Более тридцати авиарботников выступили на ней, рассказали о своей производственной деятельности, об успехах и недостатках, мешающих добиться высокого качества всех работ.

ОТКРЫВАЯ конференцию, в своем вступительном слове начальник предприятия Н. Китин нацелил работников на то, чтобы каждый поделился своими мыслями, как лучше организовать производство, добиться высокого качества и эффективности всех производственных операций. Он призвал участников конференции смелее, активнее критиковать имеющиеся недостатки, вскрывать резервы, давать дельные советы по улучшению и совершенствованию технологических процессов.

Главный бухгалтер предприятия А. Волянина анализирует финансовую деятельность предприятия, приводит интересные цифры. А. Волянина говорит о возросшей активности авиаремонтников после изучения ими решений декабрьского



Пленума ЦК КПСС. Труженики предприятия на призыв партии ответили делом — внесли в бюджет Родины свыше 113 тысяч рублей, добились сверхплановых прибылей на сумму свыше 35 тысяч рублей.

— Однако, — заметила докладчик, — есть у нас и недостатки. Так, до сих пор слабо осваиваются средства на нестандартное оборудование и капитальный ремонт... С анализом технико-экономической работы предприятия выступила начальник планового отдела М. Беляева.

Слово предоставляется главному инженеру А. Кузнецову. Он выступает с докладом «Внутрипроизводственные резервы». Докладчик конкретно указывает на те возможности, реализация которых необходима для неуклонного роста производительности труда, снижения стоимости продукции.

Выступившие затем началь-

ник производства Б. Штопельман, старший инженер И. Демин, начальники цехов Л. Пирог и А. Андриевский, начальник отдела материально-технического снабжения А. Сизов и другие руководители проанализировали производственную деятельность своих коллективов, отметили недостатки, которые еще имеются, предложили конкретные меры по улучшению ритмичной работы предприятия.

По основным вопросам технического прогресса в условиях ремонтного коллектива выступил главный технолог И. Глазман.

— Нам необходимо, — сказал он, — научиться применять в производстве достижения химии, на ряде операций вместо использования бензина применять химические продукты. И. Глазман обратил внимание присутствующих на оказание помощи вспомогательным уча-

сткам и усиление контроля за приемом в ремонт материальной части.

Начальник ОТК, руководитель общественного конструкторского бюро А. Серебряков рассказал об итогах деятельности коллектива бюро, поделился планом его работы. Затем выступили старший мастер Г. Обвинцев, мастера Н. Гарус и Г. Кучугурный. Они остро поставили вопрос об улучшении работы коллектива по использованию резервов производства. Указали на то, что непродуманно, бессистемно поставляются запасные части. Зачастую из-за копеечной детали приходится использовать дорогостоящие узлы. Кроме того, имеются серьезные недостатки в учете деталей и агрегатов, поступающих на предприятие. Начальник цеха Ю. Азизов на примере своего коллектива конкретно показал, какие технические мероприятия необходимы для со-

вершенствования технологических процессов; для улучшения качества производства.

КОНФЕРЕНЦИЯ еще раз убедила в том, что у авиаремонтников есть огромные возможности для резкого роста производственных показателей предприятия, для дальнейшего улучшения качества продукции. Конференция показала, что большинство авиаремонтников правильно восприняло и претворяет в жизнь постановление партии и указания Н. С. Хрущева о том, что каждый советский человек, какую бы работу он ни выполнял, должен уметь экономически грамотно оценивать результаты своей работы.

Участники конференции приняли решение, которым предусматривается проведение ряда эффективных мероприятий, направленных на дальнейшее улучшение результатов деятельности предприятия.

ВЕСОМЫЙ ВКЛАД



Хорошо потрудились в минувшем году авиаремонтники предприятия, где начальником Н. Н. Китин. Годовой план выполнен на 104 процента, производительность труда за год возросла против плана на 106 процентов, себестоимость продукции снижена на 3,5 процента.

В бюджет Родины коллектив предприятия внес более 113 тысяч рублей, дал стране свыше 35 тысяч рублей сверхплановых прибылей.

Неплохо начал и новый год. В январе авиаремонтники выполнили производственное задание на 101,6 процента.

НЕОПЛАЧЕННЫЙ ДОЛГ

ВЫПОЛНИТЬ план, своевременно и с высокой культурой обслужить пассажиров — такую задачу мы ставили перед собой в истекшем году. Сразу скажу — с планом мы не справились. Причин было больше, чем достаточно. Нехватка материальной части, плохие метеоусловия, да и мы сами не проявили должной настойчивости, активности для улучшения организации всех работ.

Несмотря на недовыполнение плана, работники отдела перевозок приложили немало труда к тому, чтобы обеспечить своевременную отправку пассажиров и грузов. 12 благодарностей и 3 жалобы — таков итог года. Нарушения были допущены работниками периферийных аэропортов тов. Мороковым и тов. Лукьяновым. Эти товарищи понесли наказание.

Что положительного в нашей работе? Мы добились того, что работники овладели рядом смежных профессий и могли в любое время подменять друг друга. Хочется назвать их имена. Отлично трудится кассиром комсомолка Нина Пшеничникова. Она успешно справляется с обязанностями диспетчера, дежурной и заведующей коммерческим складом. Пассажиры всегда довольны ею, как внимательным и отзывчивым работником.

Правозащитными производства гордо именуются диспетчеры Ю. Г. Кий, З. И. Пинеги-на, дежурные Н. А. Усова, В. Г. Первалова, Т. И. Тюменцева, А. Н. Кузьмина, З. С. Кубаева.

Погрузка и разгрузка самолетов требует от грузчиков большого напряжения и сноровки, чтобы не задерживать тот или иной рейс. С успехом эту задачу решают грузчики М. В. Шлюков, С. А. Серков, П. А. Смирнягин. Оперативно работает и заведующая складом Е. К. Новоселова. Хорошими делами зарекомендовали себя передовые работники нашего коллектива — труженик периферийного аэропорта А. С. Гуляев и бойца самолетов А. А. Горшкова.

Несмотря на все доброе, что сделано нами, основной задачи мы не решили — план не выполнен. В прошлом году 349 дней самолеты работали на севере, хотя эта работа не была включена в план. Кроме того, в течение года не выявлялись конкретные причины недовыполнения плана — все это перекладывалось на плечи работников службы перевозок. Это способствовало и отсутствию справочного бюро, которое могло бы разгрузить диспетчеров и кассиров городского агентства... Словом, причин много. И есть ли необходимость их перечислять?..

Недостатки мы обязаны устранить в новом году. И это не должно касаться лишь перевозчиков — весь коллектив призван к тому, чтобы включиться в борьбу за успешное выполнение производственных заданий.

Я. ШИНКОРЕНКО,
начальник отдела
перевозок Курганского
аэропорта.



О Ч Е Р К

радиотехник Федор Грачев и бортмеханик Григорий Ладохин. Все авиаторы — классные специалисты, мастера своего дела.

Гулкий гром прокатывается над летным полем. Четыре солнечных диска с бешеной силой закрутили воздух, готовы сорвать самолет с места. Могущий ИЛ-18 вырывается на старт. А через несколько минут он стремительно уходит в голубеющую высь.

Слегка накренившись, ушла под крыло земля, испещренная морщинами рек, в больших пятнах застывших озер. Сколько раз Дмитрий Шурло покидает ее, чтобы с еще большей радостью вернуться к ней с

летчик при норме 50 га доводил выработку до 85 гектаров. И вместо 750 га по плану обработал 1700 гектаров!..». Это была настоящая деловая аттестация трудового подвига пилота. Крылатый химик Дмитрий Шурло отлично потрудились на полях, заслужив горячую благодарность земледельцев.

Прошло полгода. Летчик решает перейти в большую авиацию. Работая в Западно-Сибирском управлении ГВФ, он летает вначале на ИЛ-12, а затем на ИЛ-14. Технику пилотирует с высоким мастерством, передает опыт молодым авиаторам. А в мае 1959 года Д. Шурло становится летчиком-инспектором. Он сам много летает, ведет строгий контроль летной учебы личного состава. Много времени уделяет росту рядовых классных летчиков.

С февраля прошлого года Дмитрий Иванович переводится на летную работу в Уральское управление ГВФ. Новые люди, новые трассы. Здесь, на Урале, он стал командиром турбовинтового корабля ИЛ-18.

Четко бьются четыре сердца самолета — двигатели. Хитро перемигиваются сигнальные лампочки приборов. Дмитрий Шурло задумывается. «Да, хорошие ребята в экипаже. С такими горы свернешь». Несколько секунд он вслушивается в голос радиста. «Молодец Федор! — про себя отмечает командир. — Коммунист, первый класс имеет!..». И, словно вспомнив о чем-то, Дмитрий достает из кармана куртки небольшую книжечку. На обложке четкие буквы «Устав КПСС...».

Летчик задумывается. Он мысленно оглядывает свой путь в небо, — все, что осталось за плечами. «Достойн ли?..» — эта мысль становится неотвязной...

А потом, улыбнувшись, он задорно кричит второму: «Отличная сегодня погода, Николай!». И тот кивает в ответ... Е. ЛИПОВИЧ.

Человек шагает в небо

В НЕБЕ гаснут последние звезды. Вдали, у самой кромки горизонта, ширится светлая полоска. Скоро рассвет. Здесь, в аэропорту, как-то не замечается смена дня и ночи. Один за другим стартуют в небо серебристые корабли, беря курс в разные города нашей Родины...

Самолет к полету готов! — доложили техники командиру корабля. Он жмет грубые ладони специалистов и приглашает экипаж в кабину. И снова поднимаются по трапу авиаторы. На их лицах можно прочесть уверенность в успехе полета. Накануне задание было продумано до мелочей...

Дмитрий Шурло, командир корабля, садится за штурвал. Рядом с ним — второй пилот Николай Михайлов. Он, как и командир, — летчик второго класса. Заняли свои рабочие места штурман Владимир Карнаушкин, борт-

неостывающей любовью к небу.

А собственно, когда зародилась в нем эта страсть — ежечасно, еминутно ощущать за плечами крылья? Сейчас трудно сказать. Наверное, тогда, когда впервые увидел парящий в небе самолет.

Девятнадцатилетним пареньком поступил он в Краснокутское училище пилотов ГВФ. И первый самостоятельный полет остался навечно в памяти, как первый шаг в небо. Человек шагнул в небо, он осуществил свою мечту!

Спустя четыре года, после окончания училища, Дмитрий Шурло познал и радость первых побед. В адрес командования подразделения пришло теплое письмо директора МТС. Там были такие строки: «Летчик Шурло работал на дефолации хлопчатника в наших колхозах. Несмотря на сильные ветры,

В ПОХОДЕ ЗА ЗНАНИЯМИ

Хорошими производственными успехами встретили новый год связисты Курганского аэропорта. Выполнен большой объем работ по оборудованию аэропорта. Установлены и сданы в эксплуатацию двенадцать радиотехнических средств, повышающих безопасность полетов и обеспечивающих оперативность управления ими.

В результате стабилизации напряжения, перераспределения нагрузок при аварийном электропитании заметно улучшилось электроснабжение аэропорта, повысилось качество работы всех агрегатов электрооборудования. Большая заслуга в этом электромехаников Н. Ф. Астанина, И. С. Морозова, А. Н. Никифорова.

Труд радиоспециалистов связан сегодня с современной сложнейшей техникой и требует от них глубоких и разносторонних знаний. Поэтому многие связисты постоянно повышают свои знания, участвуя в различных учебных заведениях. Так, сменный инженер Р. А. Венинград учится на радиотехническом факультете УПИ, а связисты В. А. Воробьев, В. П. Мошкин, В. В. Кошкин учатся на энергетическом факультете Курганского машиностроительного института. Радиооператор Л. А. Кизилова успешно сочетает работу с учебой в Курганском педагогическом институте, а радиотехник П. Н. Жуков — в Свердловском техникуме связи.

Большинство работников нашей службы повышают свои профессиональные знания в кружках технической учебы. Успешно организуются занятия на объекте, руководимом А. Д. Ковешниковым, где изучается не только материальная часть радиооборудования, но и углубляются знания по теоретическим дисциплинам. Учеба помогает связистам более грамотно обслуживать технику, повышать и совершенствовать профессиональное мастерство. В прошлом году повышены в классе Л. И. Гаврилов, В. П. Киселева, В. Никифоров.

Видное место в общей борьбе за лучшие производственные показатели занимают ударники коммунистического

труда. «Маяки» коллектива связи — П. У. Бурундукова, В. А. Воробьева, П. Ф. Грибанова, П. И. Казанцев и другие авиарботники. Семнадцать разведчиков будущего служат добрым примером для товарищей в труде и учебе.

Первое место в социалистическом соревновании среди объектов нашей службы прочно удерживает коллектив радицентра, руководимый тов. Кутенковым. Этому коллективу вручен переходящий вымпел службы связи.

Авиарботники нашей службы поставили перед собой ответственную задачу — добиться в новом, 1964 году более высокого качества работы радиосредств, своевременно установить и ввести в эксплуатацию новое радиотехническое оборудование. Думается, что задачи эти нам по плечу.

А. ЕГОРОВ,
начальник службы связи Курганского аэропорта.

хорошие ВЕСТИ

Химия, авиация, УРОЖАЙ

Два дня в Уральском управлении совещались инженеры специального применения наших подразделений. Они подвели итоги авиационных работ в истекшем году, обсудили планы на будущее.

Авиарботники решили делом ответить на постановление декабрьского Пленума — добиться в новом году более значительных успехов в общенародной борьбе за увеличение сельскохозяйственных продуктов.

СПРАВКУ ДАЕТ АВТОМАТ

В аэровокзале Свердловского аэропорта появилась новинка. Огромный в полстены щит. На нем таблички, указывающие номера рейсов, маршруты, время прибытия и отлета самолетов, причины задержки вылетов. Словом, как раз то, на что обычно отвечают работники справочного бюро. Что же это за чудо-машина? Это автосправочник. Он работает более оперативно, чем живой справочный аппарат. И не удивительно. Ведь чтобы получить справку, пассажиру приходится обращаться к дежурной справочного бюро, а той, в свою очередь, — в службу информации, куда данные поступают от движущейся.

Раньше, — рассказывает начальник аэровокзала В. П. Крылова, — на получение справки по каждому рейсу приходилось тратить 5—10 минут. А ведь их в сутки проходит более восьмидесяти! Поэтому нетрудно представить, сколько времени затрачивалось на это.

Автомат — иное дело. Он пассажиру дает справку моментально, стоит только работнику информационной службы сообщить ему необходимые данные.

Сейчас ведется монтаж оборудования агрегата. Во второй половине февраля новинка вступит в строй.



УВЕРЕННО вступили в новый, 1964 год и успешно выполняют свои трудовые обязанности в суровых условиях северной зимы работники инженерно-авиационной службы Березовского объединенного авиаколлектива. Уже к началу января у нас полностью было внедрено обслуживание вертолетов МИ-4, МИ-1 и самолетов АН-2 в объеме 100—300 часовых регламентных работ. А ведь совсем недавно, чтобы произвести обслуживание машин по тяжелым формам, приходилось «гонять» самолеты и вертолеты на расстояние до 900 километров.

Благодаря слаженной и добросовестной работе березовских инженеров и техников ИАС, в течение довольно значительного времени нам удалось избежать поломок, а также срывов рейсов по вине личного состава ИАС.

Необходимо отметить то обстоятельство, что, в основном, у нас

ТЕХНИКА В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

трудится молодежь — выпускники Троицкого и Выборгского авиационных училищ.

Образцом в труде и в быту стали у нас техник-бригадир М. И. Сивов, авиатехники

И. М. Осипов, Н. Н. Доценко, Г. М. Шибанов, В. В. Никифоров, авиамеханики С. Г. Карпов, В. З. Кубаев, Ю. Ф. Первов, Г. П. Новоселов и другие. Коллектив наш, рас-

полагая хорошими специалистами, мог бы работать еще лучше. Нам мешает то, что командование Тюменской авиагруппы, передав нам на обслуживание значительное число самолетов и вертолетов дополнительно, не позаботилось о дополнительном обеспечении нас запасными частями, инструментом, необходимым для выполнения тяжелых форм и смены двигателя.

Скоро мы вплотную займемся подготовкой к весенне-летней навигации, это потребует от всего коллектива ИАС нового напряжения в труде и наш коллектив приложит все силы, чтобы обеспечить успешное выполнение производственного плана в 1964 году.

Ю. НОВОСЕЛОВ,
начальник цеха технического обслуживания аэропорта Березово.

От разговоров к делу

В течение ряда лет в Салехардском подразделении о рационализаторской работе велись только разговоры. Была у нас и организация вопр, но существовала она лишь на бумаге и толку от нее не было.

В конце прошлого года мы решили от разговоров перейти к делу и начали с того, что вновь создали первичную организацию вопр, привлекая на этот раз к ее участию командиров и начальников. В нее вошли заместитель командира летного подразделения Г. И. Обухов, заместитель по движению Ф. Г. Гребцов и многие другие. Уже к началу 1964 года мы имели до 10 ценных рационализаторских предложений, из которых 8 было внедрено в самые короткие сроки.

Мы теперь уже знаем своих наиболее способных рационализаторов, таких как Ю. М. Смолин, В. И. Болбекин, В. В. Коротеев, П. Я. Калинин, Ю. П. Бирюков. Многие из них за свой труд получили денежные вознаграждения.

А. САИТОВ,
председатель вопр Салехардского подразделения.

НАМ ПИШУТ

Рассадник хулиганства

С появлением ресторана в Пермском аэропорту перед работниками отдела перевозок возникла проблема борьбы с пьяными пассажирами, которые буквально осаждают зал ожидания, перрон, мешают дежурным производить посадку пассажиров.

Говорят, что существует бригада дружинников, но никто никогда не дежурит.

По телефону милицию не вызовешь, она находится в городе, да и автомашины нет.

Однажды был случай, когда пьяный пассажир напал на нас с ножом. Каждый день по несколько человек пассажиров мы отстраняем от полета, так как являются на посадку в нетрезвом виде. Кроме того, директор ресторана держит сотрудников, которые в рабочее время разгуливают среди пассажиров в пьяном виде, допускают нецензурную брань.

На профсобраниях неоднократно работники отдела перевозок поднимали вопрос об организации постоянного дежурства дружинников или милицейского поста, но воз и ныне там...

ВАЛИЕВА, БАЙЛО, АНИСИМОВА, ЮРАСОВА — дежурные отдела перевозок Пермского аэропорта.