



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 13 (934) | СУББОТА, 20 ФЕВРАЛЯ 1960 г. | Год издания 18-й

Январский план коллектив Уральской авиагруппы по тонна-километрам выполнил только на 88,2 процента. В феврале подразделения спецприменений и Тюменская группа идут в норму. Однако основное транспортное подразделение и сейчас продолжает отставать с месячным планом.

В чем дело? Где кроется причина этого тревожного положения?

На совещаниях, собраниях личного состава была названа главная причина невыполнения плана. Это — нехватка самолето-моторного парка. Но здесь надо сразу же оговориться: в Уральской авиагруппе вполне достаточно самолетов, чтобы успешно справиться с заданиями. Нехватка же произошла потому, что в январе и особенно в феврале самолето-моторный парк недопустимо долго находился на регламентном обслуживании в Свердловских ЛЭРМ.

Действительно, на участке трудоемких работ машины в прошлом месяце простояли непроизводительно десятки самолето-суток. Казалось бы, что руководители ЛЭРМ должны были принять самые энергичные и решительные меры по ликвидации создавшейся из-за них задолженности и мобилизовать коллектив на коренное сокращение сроков технического обслуживания.

К несчастью, этого не случилось. И даже наоборот, дело с проведением регламентов в феврале еще более ухудшилось. Достаточно ска-

зать, что самолет Ли-2 84566 простоял на 200-часовом обслуживании, начиная с 9 числа, пять дней при норме в 24 часа! Или вот, например, самолет Ил-12 01386. Два дня — 8 и 9 февраля — он простоял в ожидании начала проведения регламента. После этого его еще три дня обслуживали, затратив фактически на 100-часовой регламент 52 часа вместо установленных... 16! В два-три и более раза против определенных ГУ ГВФ сроков удлинилось обслуживание и таких самолетов, как 01323, 73997 и других.

Начальник ЛЭРМ И. С. Разумовский объясняет эти непоправимые задержки в проведении регламентов тем, что в первой декаде февраля летные подразделения «забросали» ЛЭРМ самолетами. Особенно тяжелыми для участка трудоемких работ явились дни с 4 по 12 февраля. «В этот период к нам на обслуживание поставили несколько машин, что в полтора раза превышает обычную нашу загрузку. Естественно, что с таким объемом мы справиться никак не могли».

Однако, доводы, приводимые И. С. Разумовским, оказываются если и не построенными на песке, то во всяком случае — весьма небезидельными. Судите сами. В 1959 году Свердловские ЛЭРМ обслуживали по крупным формам в среднем два самолета в день. «Эта годовая цифра не характерна, — говорит И. С. Разумовский. — За ней не видно разницы в обслуживании в летние

СОКРАТИТЬ ПРОСТОИ САМОЛЕТОВ НА РЕГЛАМЕНТАХ

и зимние месяцы». Но статистические данные, составленные в самом ЛЭРМе, показывают, что и в самый зимний месяц прошлого года — январь — эта цифра была той же: два самолета в сутки.

В чем же тогда истинная причина неоправданно большого простоя самолето-моторного парка в Свердловских ЛЭРМ? Ответ может быть только один: в том, что там не развернута настоящая борьба за выполнение приказа ГУ ГВФ о сокращении сроков нахождения СМП на регламентном обслуживании. Только этим можно объяснить тот факт, что самолет Ли-2 16172 простоял на 100-часовом регламенте вместо установленных 8 часов — 33, то есть в четыре раза больше.

Наконец, о какой борьбе за снижение сроков простоя СМП на техническом обслуживании может идти речь, если даже сам старший инженер ЛЭРМ Я. М. Ярошевич не мог назвать эти сроки?!

Итак, главная причина нехватки самолето-моторного парка для выполнения производственного плана авиагруппы заключается в отсутствии борьбы за сокращение простоя СМП на регламентах. Это следует твердо запомнить руководителям Свердловских ЛЭРМ. В связи с этим им необходимо перестроить свою работу, при помощи партийной и общественных организаций коллектива поднять личный состав на действенную борьбу за выполнение приказов ГУ ГВФ. А начать перестройку им надо с себя.



Несколько лет СМУ № 8 ГВФ ощущало недостаток в подъемных механизмах. Имеющиеся подъемные краны грузоподъемностью полтонны не обеспечивали строительство трехэтажных зданий, особенно с применением сборных железобетонных панелей перекрытия весом до трех тонн.

Над разрешением этой проблемы пришлось поработать механизаторам СМУ-8 во главе с рационализатором Петром Сергеевичем Кузмичевым. Он внес предложение переоборудовать экскаватор ОМ-202 под кран. Своими силами была изготовлена стрела с вылетом 24 метра и смонтирована на экскаваторе.

Первую пробную работу с краном-экскаватором мы провели на трехэтажном общежитии по укладке железобетонных панелей перекрытий весом до трех тонн. Отличных успехов при этом добился экскаваторщик, а теперь и крановщик Павел Глазырин. Он с честью справился с новой для него работой. Молодой механизатор за два дня полностью уложил панели перекрытия второго этажа. Это составило 25 процентов к месячному плану СМУ.

Результат хороший! В настоящее время СМУ № 8 может монтировать железобетонные панели перекрытия весом до 5 тонн на всех домах, строящих-

ся в Свердловском аэропорту, начиная с первого этажа и выше.

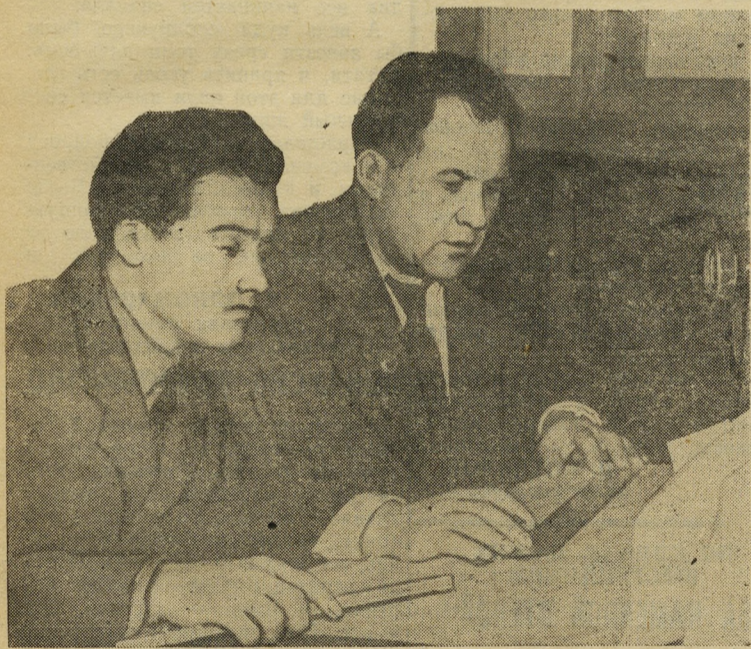
Таким образом повышается использование оборудования, которое может служить подъемным краном и экскаватором, т. е. как землеройный механизм.

Н. ЧМУТОВ,
начальник производственно-технического отдела СМУ-8.

На снимке: экскаваторщик-крановщик П. А. Глазырин работает на переоборудованном механизме ОМ-202.

Фото В. Алексева.

НА ЛЕНИНСКОЙ ВАХТЕ



Два месяца назад в службу движения Свердловского аэропорта пришел демобилизованный из ВВС штурман Геннадий Михайлович Вакилов. Его прикрепили в качестве стажера к опытному диспетчеру РДП Абраму Давидовичу Подольскому, имеющему большой опыт летной и диспетчерской работы. Г. М. Вакилов стремится перенять все хорошее в работе.

На днях коллектив смены руководителя полетов М. П. Максимова, в которой работают Г. М. Вакилов и А. Д. Подольский, встал на ленинскую вахту.

Культурно обслуживать пассажиров

Поддерживая развернувшееся в нашей стране движение тружеников промышленности, транспорта и сельского хозяйства за достойную встречу 90-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина, коллектив смены М. Е. Кужаровой решил стать на трудовую ленинскую вахту.

В принятом на собрании работников смены обязательстве записано: не иметь задержек самолетов и неправильных засылок багажа по вине работников смены, поднять культуру обслуживания пассажиров, постоянно повышать свою деловую квалификацию, расширять политический и культурный кругозор.

Награда обязывает

Славно потрудились коллектив нашего аэропорта в прошлом году. Производственный план первого года семилетки мы выполнили досрочно, к 20 декабря 1959 года. За достигнутые успехи в выполнении производственного плана коллективу Ханты-Мансийского аэропорта вручено переходящее Красное знамя городского комитета КПСС и городского Совета депутатов трудящихся.

Высокая награда воодушевила авиаработников аэропорта на достижение еще лучших показателей. Включившись в социалистическое соревнование за досрочное выполнение производственного плана второго года семилетки, наш коллектив добился уже первых результатов. Так производственный план января 1960 года выполнен со следующими показателями: перевозка пассажиров на 120 процентов; перевозка грузов — на 100,1. План по доходам выполнен на 106 процентов.

С огоньком трудится наш коллектив и в феврале.

— У нас есть все возможности, — заявили авиаработники аэропорта, — производственный план этого года выполним досрочно. И мы этого добьемся!

Чтобы слова подкрепить делом, в аэропорту широко организовано социалистическое соревнование как между

бригадами, так и между отдельными специалистами, проводятся занятия по повышению технических знаний. С каждым месяцем в аэропорту повышается культура труда, улучшается процесс производства.

Переходящий вымпел вручен связистам

Среди бригад и служб аэропорта наиболее высоких успехов в работе добился коллектив связистов. За наилучшие производственные показатели в январе 1960 года, за первое место, завоеванное в социалистическом соревновании, связистам вручен переходящий вымпел аэропорта.

Это не случайные успехи. И в прошлом году коллектив связистов считался одним из передовых. Здесь научились со знанием дела эксплуатировать сложную аппаратуру, умело ее беречь. Хорошее знание техники и аппаратуры, добросовестное выполнение своих служебных обязанностей позволяют связистам работать только с отличной оценкой.

Взвесив свои возможности, коллектив связистов решил включиться в соревнование за то, чтобы называться бригадой коммунистического труда. Эту бригаду возглавил один из наи-

более подготовленных специалистов начальник связи Ханты-Мансийского аэропорта Г. Н. Вергунов.

Среди многих пунктов, взятых связистами в социалистическом обязательстве, особое внимание уделяется повышению культуры труда, улучшению качества работы, изучению новой аппаратуры и т. д.

Приведем некоторые из пунктов социалистического обязательства связистов. Борясь за звание бригады коммунистического труда, коллектив обязуется:

1) уменьшить срок прохождения телеграмм по каналам — серии «Ж» и «М» — до 4-х минут; серии «А» — до 13 минут; серии «С» — до 40 минут;

2) увеличить срок работы радиоламп на 15 процентов;

3) увеличить срок эксплуатации электросилового агрегатов на 30 процентов.

Важное место в принятых обязательствах уделяется и таким вопросам, как взаимная помощь в работе и товарищеская выручка, техническая учеба и повышение общеобразовательного уровня, примерное поведение в быту.

Работать, жить и учиться по-коммунистически — вот суть обязательств, взятых в социалистическом соревновании связистами. Они

прилагают все усилия, чтобы занять место в первых рядах активных строителей коммунизма.

Дела комсомольские

В первой декаде февраля в нашем аэропорту состоялась комсомольское собрание. Наряду с обсуждением вопроса о выполнении молодежью взятых на себя обязательств в социалистическом соревновании мы обсудили и ряд других важных комсомольских дел.

Так, на этом собрании комсомольцы аэропорта решили провести рейд по культуре обслуживания пассажиров, организовать лыжную вылазку в поселок Горный. Цель похода — выступить перед жителями поселка с концертной художественной самодеятельностью, прочитать лекцию, выпустить фотогозету. Комсомольцы также решили подготовить праздничный концерт художественной самодеятельности, посвященный Дню Советской Армии. На этом же комсомольском собрании принято решение собрать и сдать на государственный приемный пункт 8 тонн черного металлолома.

Сейчас комсомольцы нашей организации развернули борьбу за выполнение принятых решений.

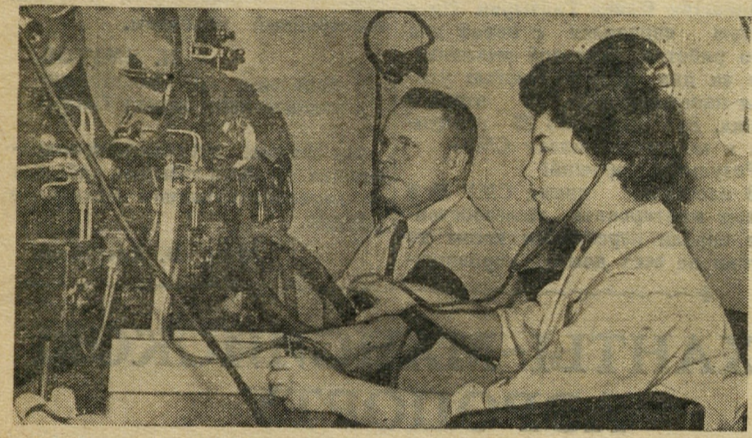
А. ПЛУЖНИКОВ.

В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ АЭРОПОРТУ

ПЕНСИОНЕР

А ты опять пришел в аэропорт, поближе к вольным птицам — самолетам. Что сделаешь?! — Сама душа зовет, Привыкшая за жизнь твою к полетам. Взлетают и садятся корабли — Могучие воздушные машины. Ты пристально глядишь на них с земли, В волнении глядя редкие седины. То укоризненно качаешь головой, Заметив неуверенность в посадке, Илг ревниво ус закутишь свой, Увидев взлет стремительный и гладкий. Ты здесь летал. Пилотов молодых Учил летать. Был чуткий, терпеливый, Отдал свой опыт, часть души для них. И оттого ты гордый и счастливый. Да, стал теперь другим Аэрофлот. Уж нет По-2 — родной твоей машины, И нет уж, кажется, теперь таких высот, Где б ни гудели мощные турбины. А ты, старик с седою головой... Обидно: старость крылья подмомила. Но навсегда остался ты душой Влюбленным в небо с юношеской силой.

А. ПИЛИГРИМОВ пилот.



Недавно в медсанчасти Свердловского авиагарнизона поступило новейшее оборудование — барокамера для определения функционального состояния организма на высоте. Все пилоты, особенно те, которые летают на турбовинтовых самолетах Ил-18, будут периодически проходить обследование в барокамере. На снимке: лаборантка барокамеры Валентина Парамошкина подготавливает командира корабля авиатранспортного подразделения М. Ф. Титова для определения функциональной способности организма на высоте 5000 метров.

Фото В. Алексеева.

Вечер коллектива службы

По инициативе цеховой комсомольской организации в службе связи Свердловского аэропорта за последнее время проведено два производственных вечера работников и членов их семей. На вечер, состоявшемся 13 февраля, с лекцией о полупроводниковых приборах выступил заведующий кафедрой физики пединститута Д. И. Пеннер. После лекции участники вечера ожидали веселье — танцы, игры, аттракционы, лотерея, коллективное исполнение советских песен. В конкурсе на лучшее исполнение пляски приз получила радиооператор Г. Подкорытова, а приз за песню — радиооператор А. Хомякова. Радостные и довольные интересно проведенным вечером ушли связисты из клуба. Они хо-

Посадил дед репку. Выросла репка большая-пребольшая. Да только одна беда: оказалась она гнилая, вся в червоточинах. Такая, что и глядеть на нее неприятно. Вот как-то пришел на огород бригадир и спрашивает: — Почему это у тебя, дед, такой порядок в хозяйстве? Давно пора эту гниль с корнем вырвать, да подальше выбросить! И как вообще вы допустили, что репка в таком безобразном состоянии оказалась? А?!

Позвал дед бабу. Дедка за бабу: — Это на ее половине огорода репка выросла. Пусть бабу и отвечает!

Кликнула бабу внучку. Дедка за бабу, бабу за внучку: — Это на ее грядке репка росла. Пусть внучка и отвечает!

Позвала внучка жучку. Дедка за бабу, бабу за внучку, внучка за Жучку: — Это она огород сторожила-контролировала, должна была на недочеты указать. Пусть Жучка и отвечает!

Позвала Жучка кошку. Дедка за бабу, бабу за внучку, внучка за Жучку, Жучка за кошку: — Это она по ночам стерегла-караулила, могла подсказать, посоветовать. Пусть кошка и отвечает!

РЕПКА

Кликнула кошка мышку. Дедка за бабу, бабу за внучку, внучка за Жучку, Жучка за кошку, кошка за мышку: — Это она под землей бежала, должна была изъять в зародыше искривить. Пусть мышка и отвечает!

А что она ответить может? Ответить нечего, а главное — позвать — кликнуть некого...



...Начальник Свердловского аэропорта П. П. Збыковский распорядился установить в помещении РДС новую звукоизоляцию. Сказано — сделано. Изготовили щиты, покрасили их, отверстия в них просверлили. Да только одна беда: насверлили их как попало — где густо, а где пусто. Хаос-дырявый, а не изоляция. Такая, что и глядеть на нее неприятно.

Фельетон

Вот как-то пришли в РДС руководители авиагруппы и спрашивают: — Почему это у вас, товарищ Збыковский, такой порядок в хозяйстве? И как вообще вы такое безобразное положение допустили? А?!

Позвал начальник аэропорта начальника базы аэродромного обеспечения П. П. Матышкина:

«Это в его ведении все ремонтно-строительные работы находятся. Пусть Матышкин и отвечает!». Кликнул Матышкин начальника хозотдела К. А. Сыслова: «Это хозотделу изготовление звукоизоляции поручено было. Пусть Сысов и отвечает!». Позвал Сысов столяра А. А. Панина: «Это он щиты делал. Пусть Панин и отвечает!». А что он ответить может?!

АВИАЦИОННАЯ ХРОНИКА

(По данным иностранной печати и радио)

Индийское правительство приобрело у английской компании «Роллс-Ройс» лицензию на постройку турбовинтовых двигателей «Дарт», которые будут использоваться в качестве силовых установок на транспортных самолетах «Авро» 748.

Командование военно-морского флота США заказало фирме «Мартин» партию управляемых снарядов «Булпэп» класса «воздух-земля». Весит снаряд 258 кг, дальность его полета 5 км.

Температура наружного воздуха около 0°С (на высоте полета). Уменьшение полетного веса на 500 кг увеличивает максимально возможную высоту полета на 250 м. Наиболее высокая скорость одномоторного полета, обеспечивающая наименьшее снижение самолета, составляет 170 км/час. Случай отказа одного мотора в горизонтальном полете у меня был на самолете Ли-2 еще с винтами ВИШ-21. Полет происходил по маршруту: Свердловск—Уфа—Куйбышев на эшелоне 2100 метров. На расстоянии 130 км до Уфы сдал правый мотор. Полет-

личии бокового ветра разрешается парировать снос только углом упреждения. Перед приземлением угол упреждения убирать. Борьба со сносом путем применения крена (скольжения) до момента выравнивания запрещается. При построении прямоугольного маршрута не следует далеко уходить от аэродрома, чтобы не усложнять расчета.

Уход на второй круг

Уход на второй круг возможен на одном моторе только при следующих условиях: 1) посадочные щитки убраны; 2) гидросистема позволяет убрать шасси; 3) скорость моторного снижения в момент начала ухода на второй круг составляет не менее 180 км/час, а высота полета не ниже 50 м; 4) высота аэродрома по СА — не выше 800 метров; 5) температура головок цилиндров не превышает 205°С, входящего масла 75°С.

Уход на второй круг является крайней мерой и разрешается только в случае полной невозможности посадки на аэродроме. П. КОТЛЯРОВ, пилот-инструктор.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВСТУПЛЕНИЙ „ЗА КАМЕННОЙ СТЕНОЙ“

Под таким заголовком в нашей газете от 16 января с. г. было опубликовано письмо. В ответ на него начальник медсанчасти Свердловского аэропорта Э. М. Курд сообщила следующее: «Заметка обсуждалась на собрании врачей медсанчасти и ЛАМ. На основании объяснения врача Поминовой и дежурных медсестер Пановой и Конобеевой установлено, что врач Поминова вызов к ребенку Чухно не получила. Вызов был обслужен самостоятельно дежурными медсестрами Пановой и Конобеевой. На собрании были вскрыты факты, подтверждающие грубое отношение врача Поминовой к больным. Врачу В. С. Поминовой вынесено общественное порицание.

Полет на самолете Ли-2 С ОДНИМ РАБОТАЮЩИМ МОТОРОМ

Начало в № 12 (933). Отказ мотора в горизонтальном полете

Длительный горизонтальный полет на одном моторе до границы высотности мотора (1300—1400 м) на самолетах Ли-2 с зафлюгированным винтом и полетным весом 10 700 кг возможен на мощностях от 0,9 номинальной до номинальной. В полетах при температуре наружного воздуха ниже +20°С с использованием меньшей мощности работающего мотора, чем номинальная, температура головок цилиндров устанавливается более высокой, чем при полете в тех же условиях на номинальной мощности. Максимальная высота, на которой возможен одномоторный полет без снижения при полетном весе 10 700 кг и зафлюгированном винте неработающего мотора равна 2000 м при темпе-

ратуре наружного воздуха около 0°С (на высоте полета). Уменьшение полетного веса на 500 кг увеличивает максимально возможную высоту полета на 250 м. Наиболее высокая скорость одномоторного полета, обеспечивающая наименьшее снижение самолета, составляет 170 км/час. Случай отказа одного мотора в горизонтальном полете у меня был на самолете Ли-2 еще с винтами ВИШ-21. Полет происходил по маршруту: Свердловск—Уфа—Куйбышев на эшелоне 2100 метров. На расстоянии 130 км до Уфы сдал правый мотор. Полет-

Заход на посадку

При заходе на посадку с одним работающим мотором выпускать шасси следует на прямой после четвертого разворота на высоте не ниже 150 метров. При подходе к аэродрому на высоте ниже 150 м командир корабля должен определить момент выпуска шасси, исходя из высоты полета и расстояния до аэродрома. При положительных температурах наружного воздуха от начала выпуска шасси до закрытия механических замков проходит 8—10 секунд. Выпускать щитки следует только у границы аэродрома при полной уверенности в посадке. При на-

рошо отдохнули. Активное участие в организации вечера приняли комсомольцы А. Королева, В. Шманский, А. Ишукова, В. Коробейников, Т. Чижова. Сейчас комсомольцы готовят новый производственный вечер. Работники службы связи встретятся на нем со старыми коммунистами, которые поделаются своими воспоминаниями о Владимире Ильиче Ленине. З. ТУМАНОВ, инженер службы связи.

Что никаких «руководящих указаний» о сверлении отверстий не получал, что никто его работу не контролировал, не подсказал, не посоветовал? Да разве ж это ответ?! Коро- че говоря, отвечать нечего, а главное — позвать-кликнуть некого, чтобы за его спину спрятаться.

Как и в каждой сказке, должен здесь вывод быть. Он и есть: в той самой детской сказке про репку. Там вот как написано: «Дедка за репку, бабу за дедку, внучка за бабу, Жучка за внучку, кошка за Жучку, мышка за кошку. Тянут-потянут — вытянули репку!». Вот ведь в чем дело: всем сообща за дело браться надо. И старшой — самым первым за трудности взяться должен. Тогда все недочеты ликвидировать, с корнем вырвать, легко будет. Вот и все!

Д. АРТЕМЬЕВ.

Письма в редакцию

А уголька все нет и нет...

До весны еще далеко, особенно у нас, на Севере, а топить печи уже сейчас нечем. Кстати, охотиться за углем в Салехардском аэропорту мы начали еще в декабре прошлого года. Добудем, бывало, килограммов 100—150 для нашего радиопередатчика. А надолго ли его хватит, если мороз доходит до 43 градусов?!

Топливом нас обязана снабжать хозяйственная служба аэропорта. Там существует для этой цели немалый аппарат.

Бывает так. Утром идешь в хозслужбу и делаешь заявку, чтобы привезли топливо. — У нас не хватает людей, — отвечаешь хозяйственники. Снимаешь с дежурства человека, заказываешь транспорт и посылаешь за углем. Проходит день, а к вечеру появляется уголь — каких-нибудь 100 килограммов. А через день-два все начинается сначала. А ведь куда сподручнее было бы завезти сразу тонн пять-семь. Кстати, и хранить уголь есть где. У нас для этой цели имеется специальный ящик.

Обращался я по этому вопросу и к команданту, и к хозяйственникам, и к командованию. Везде выслушают, пообещают принять меры, но дальше этого дело не идет. Угля как не было, так и нет.

В. ПОНОМАРЕНКО, начальник радиопередатчика Салехардского подразделения.

НЕВКУСНО, ОДНООБРАЗНО

Садясь кушать в столовой Тазовского аэропорта, меню можно и не спрашивать. Незачем. Здесь ничего не меняется. Что было в начале месяца, то остается и в конце: на первое блюдо рассольник, на второе — оленина. Правда, изредка бывает оленина жареная, но чаще — вареная. Вот и все. По праздникам еще пекут оладьи или блинчики.

Плохо снабжается столовая высококачественными продуктами. Но и то, что прибывает, негде хранить. Нет здесь склада, кладовой. Не отвечают санитарным требованиям и помещения столовой, кухни. Всегда здесь грязно, дымно. Да плюс к этому завелись еще тараканы. Понятно, что в такую столовую заходишь без особого удовольствия.

Работает при этой столовой буфет, продавщицей которого является тов. Еремина. Но и в буфете дело обстоит не лучше. Кроме дешевых папирос и дорогих конфет, тут, пожалуй, ничего не достанешь. А. ФЕОФАНОВ, И. НОСАРЕВ, Ф. ПАНОВ, пилоты.