



Авиатор Урала

№ 65 (1371).
СУББОТА,
22 АВГУСТА
1964 г.
Год издания
XXII

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

ОТ ПРИБЫЛЬНОСТИ — К ИЗОБИЛИЮ

Отвечая делом на решения декабрьского и февральского Пленумов ЦК КПСС, Курганские авиаторы-специалисты оказали хлеборобам области ощутимую помощь. Ударник коммунистического труда командир самолета АН-2 В. Полтавский, второй пилот В. Гужевников и авиатехник М. Пилясов, как известно, в начале нынешнего сезона авиационными работниками обратились через газету «Авиатор Урала» к авиарботникам с призывом дать выработку не менее 25 тысяч гектаров посевных площадей на самолет АН-2. Экипаж Полтавского, несмотря на имевшиеся трудности, свои повышенные обязательства выполнил, обработав 27 тысяч га.



К середине августа наши авиаторы-химики выполнили годовой план авиационно-химических работ. На работах по борьбе с сорной растительностью отличился экипаж самолета АН-2, где командиром В. Зайков, вторым пилотом Г. Швот, авиатехник К. Комарский. Хорошие показатели и у экипажа самолета ЯК-12 (командир К. Попов). В Каясановском совхозе гибель сорняков на площади 1872 гектара составила в нынешнем году 95 процентов, а в Петровском совхозе на площади 2160 гектаров — до 98 процентов.

По данным областной станции защиты растений в Первомайском совхозе только от обработки посевов против сорняков получен чистый доход в размере 16 925 рублей.

К. ПТИЦЫН,
инженер по спецприменениям Курганского подразделения.

НА ТЮМЕНСКИХ ТРАССАХ

По ежегодному приросту пассажирских перевозок тюменские авиаторы далеко опережают средний прирост по стране. Если за весь 1958 год в области было перевезено 69 тысяч пассажиров, то только за 7 месяцев текущего года перевезено 270 тысяч человек. Прирост пассажирских перевозок за 7 месяцев 1964 года по сравнению с тем же периодом 1963 года составил 72,2 тысячи человек.

Всей стране известно об открытии третьего Баку на территории Тюменской области. Этим открытиям предшествовали многолетние работы по разведке полезных ископаемых путем всех видов съемок. Гравиметрическая, сейсмическая, электроразведочная и другие съемки стали возможными в труднопроходимых, а подчас и вообще недоступных районах только с помощью авиации.

В десятки раз медленнее проводилось бы освоение несметных богатств нашей земли без вездеходных вертолетов и безотказных тружеников АН-2.

В настоящее время только для разведчиков Тюменского геологического управления ежедневно работают несколько десятков самолетов и вертолетов, не меньше их работает и в зимнее время.

В авиагруппе насчитываются десятки летчиков, налетающих безаварийно свыше миллиона километров. Более 10 лет трудятся в Ямало-Ненецком национальном округе летчики Чекацев и Несветаев. Их уважают за мастерство в летном деле, у них учатся осваи-

вать Крайний Север молодежь, прибывшая из летних училищ.

Не менее известен в области «миллионер» Владимир Георгиевич Похлебаев. За свою многолетнюю летную работу он освоил всю область. Возил пассажиров в Тазовское, обслуживал экспедиции в Березово и Ларьяке, тушил лесные пожары в Суруте. Пожелаей, нет таких работ в авиации, которые бы он не выполнял.

Разнообразие типов самолетов и вертолетов в подразделениях Тюменской авиагруппы позволяет медицинским работникам в любое время года оказывать людям помощь в самых отдаленных поселках, на оленьих пастбищах и лесозаготовках, буровых установках и рыболовецких бригадах. Только за 7 месяцев этого года 7273 больных доставлено санитарной авиацией в медицинские учреждения. Неплохо потрудились тюменские авиаторы в сельском хозяйстве. К 1 августа 1964 года крылатые химики перевыполнили годовой план авиационно-химических работ. При плане 100 тысяч гектаров обработано 140,7 тысячи га.

Летчик самолета ЯК-12 Голубцов достиг рекордных показателей и обработал за сезон 7348 гектаров колхозных и совхозных полей. Отлично работали над полями области экипаж самолета АН-2, где командиром Колмаков, и многие другие.

Н. ХРИТОХИН,
старший инженер по спецприменениям ТАГ.

АН-24 НА ТЮМЕНСКОЙ ЗЕМЛЕ

В канун Дня Воздушного Флота со Свердловского аэродрома стартовал АН-24 и взял курс на Тюмень. Через несколько минут пассажиры, испытав приятную радость знакомства с этой замечательной машиной, приземлились на земле Тюменщины. А спустя еще некоторое время, серебрястая птица улетала дальше на Север, в Тобольск. Уральские авиарботники вместо одного рейса на поршневом ЛИ-2 стали выполнять туда два на турбовинтовых АН-24.

Не считаясь с личным временем

Велика рабочая нагрузка кассиров, особенно в летнее время. Тем не менее, среди работников Свердловского гор-агентства немало настоящих энтузиастов своего дела. Особенно самоотверженно трудятся такие товарищи, как Латохина, Юнусова, Козлова, Орлицкая, Шапошникова. Они не только показывают образец в труде, но и находят время для того, чтобы побывать на стройках и предприятиях: оформить приемку грузов. За семь месяцев 1964 года было сделано около ста выездов, принято к перевозке грузов на многие тысячи рублей.

Заслуживают похвалы и работники городского аэровокзала Веселова, Воронина, Вехова и Лукьянова.

М. КОЧУРОВ,
диспетчер Свердловского гор-агентства.



Рационализаторский Фонд СЕМИЛЕТКИ

ПРИ ремонте самолетов АН-2 есть одна простая, на первый взгляд, операция — замена полуоси амортистойки.

Выполнялась эта операция до примитивности просто — полуось разбеднилась от стойки кувалдой.

При этом методе замены, как правило, полуось выходила из строя и к дальнейшему использованию оказывалась непригодной.

А ведь иногда именно полуось нужно было сохранить, так как дефектовщики браковали по тем или иным причинам амортистойку. И вот рационализаторы старший инженер-технолог тов. Тепленко и дефектовщик тов. Селиванов предложили метод распрессовки полуоси от амортистойки с помощью гидропресса, доработав его и сконструировав бесдисковый зажим для амортистойки.

Внедрение данного предложения позволило облегчить труд, повысить культуру технологической операции и дало экономический

эффект от выигрыша времени.

РАЗВИТИЕ рационализаторской работы требует постоянного и кропотливого внимания со стороны мастера, начальника участка, цеха к тем ра-

КУВАЛДА УХОДИТ В ОТСТАВКУ

сткам творческой мысли, которые подчас робко заявляют о себе в повседневной жизни предприятия. Не секрет, что на любом участке есть уже внедренные рационализаторские предложения, причем их авторы считают это делом обычным, само собой разумеющимся.

Вот здесь-то и нужно, чтобы мастер не прошел равнодушно мимо, а помог рабочему-рационализатору советом, как технически грамотно оформить это предложение.

Приведу пример: начальником агрегатного цеха является один из лучших ра-

ционализаторов предприятия опытный производственный тов. Щепин. В этом цехе более 10 человек являются рационализаторами, в их числе Л. П. Тепленко, П. Г. Ярославцев, И. И. Рябов, М. С. Назаров и

ряд других. Иногда рационализаторское предложение не дает ощутимого экономического эффекта, но налицо производственный эффект. Эти предложения также нужно внедрять, а их авторов поощрять.

Рост производства ставит перед всем коллективом все более серьезные задачи в вопросах улучшения организации труда, более рационального использования производственных площадей, оборудования. Над этим работают инженерно-технические работники, передовики производства и рационализаторы. Показателен тот факт,

что число рационализаторов и качество рационализаторских предложений все время прогрессируют.

Если в 1963 году было подано 95 предложений, внедрено 86, отклонено 6, то за 1 полугодие текущего года поступило уже 62 предложения и из них 54 внедрено в производство.

Выросло и число рационализаторов. Многие предложения сейчас являются плодом творчества целых групп работников производ-

ства, т. е. появились коллективные рационализаторские предложения. Вся рационализаторская работа на предприятии должна постоянно направляться на решение задач, стоящих перед коллективом. Поэтому в мастерских разработаны тематические вопросы, над которыми рационализаторы могут работать. Тематика эта не является кабинетным творчеством, а это продукт анализа предложений и запросов цехов и участков нашего производства.

Л. РОМАНЧУК,
начальник
реммастерских.

ПОГОДА в этот день подвела авиаторов. С утра до вечера с большими перерывами лил дождь. «Прилетят или не прилетят?» — гадали игроки и болельщики Кольцовского аэропорта...

И они прилетели — футболисты Северного управления. Цветами встретили уральцы гостей. А немного погодя соперники встретились на футбольном поле.

Грязь, лужи, прохладная погода не охладили пыла спортсменов. Все 90 минут на поле шла упорная борьба. На-

Сухой счет на мокром поле

до сказать, что наши ребята не ожидали натиска, который обрушился на их ворота гости. Ленинградцы атаковали смело и напористо. Вскоре они добиваются первого успеха. А через несколько минут в ворота свердловчан влетает второй мяч.

В схватке на штрафной площадке хозяев поля Николай Евсеев. Он вынужден выйти из игры. Его место на

страже ворот занимает Анатолий Тюрин.

Во втором тайме футболисты Кольцовского аэропорта стремятся во что бы то ни стало отыграться. Но излишняя суетливость нападающих мешает открыть счет. Более того, свердловчане умудряются пропустить в свои ворота еще один мяч. Произошло это после того, как гости четко реализовали штрафной удар. До конца игры кольцовским

футболистам так и не удалось разгромить счет. Ленинградские спортсмены заслуженно победили чемпиона Аэрофлота. Неплохой подарок преподнесли они своим болельщикам в День Воздушного Флота СССР.

На следующий день футболисты соревнующихся управлений встретились уже вне игровой обстановки. Наши ребята преподнесли ленинградцам памятный кубок, дипло-



мы и Почетную грамоту Уральского территориального управления ГВФ.

— До новых встреч на стадионах, — говорили они, прощаясь с футболистами города Ленина.

С. ФРОЛОВ,
наш спортивный
обозреватель.

