

Кольцовским ЛЭРМ 15 лет

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 69 (1375).
СУББОТА,
5 СЕНТЯБРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

25 АВГУСТА 1949 года в Кольцовском аэропорту были созданы линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские. Организация мастерских произошла на базе объединения инженерно-авиационной службы аэропорта и двух летних подразделений.

Прошло 15 лет и хочется подвести некоторые итоги работы коллектива ЛЭРМ за этот период. В настоящий момент ЛЭРМ выросли в хорошо оснащенное предприятие по техническому обслуживанию самолетов всех типов, эксплуатируемых в ГВФ. Свердловские ЛЭРМ освоили обслуживание самолетов ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 и АН-24 и являются головными ЛЭРМ в Аэрофлоте по самолету ИЛ-18.

С момента организации ЛЭРМ очень многое сделано по оборудованию рабочих мест системной сжатого воздуха, источниками питания, освещения, создающими условия для высоко-

ДОРОГОЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

производительного труда. Только за последние 5 лет объем работ по техническому обслуживанию вырос на 30 процентов при увеличении численности личного состава на 15 процентов.

Значительный рост произошел в качественном составе инженерно-технических работников. Если в 1949 году в ЛЭРМ было только 5 инженеров, то в данный момент в ЛЭРМ трудятся 43 человека с высшим и 205 человек со средним техническим образованием.

Хочется отметить наших ветеранов — инженеров ОТК Н. О. Шаламова, С. П. Темлякова, К. И. Солдатова, начальника смены Н. И. Бычкова, инженера лаборатории П. И. Погадаева, слесаря С. М. Морозова, агрегатчика Н. Т. Лисенкова, инженера А. И. Круглихина, авиатехников Ф. И. Пайвина, Л. Н. Сыскова, В. Н. Смолина, А. Г. Мезенцева, техников по спецоборудованию И. В. Логинова, П. С. Васильева, Н. И. Писарева, Г. И. Одар-

ченко и многих других, которые передают свой богатый опыт молодым специалистам и очень многое сделали для совершенствования и улучшения производственных процессов.

Растут ряды наших рационализаторов: если в 1960 году было подано 52 предложения, то в 1963 году уже 81 предложение с экономическим эффектом 9084 рубля. Второй год лэромовцы борются за звание коллектива коммунистического труда. Высокие обязательства, взятые коллективом, дали нам возможность в течение 1963 года и 8 месяцев 1964 года работать без предпосылок к летным происшествиям по вине личного состава.

Отмечая 15-летие с момента организации ЛЭРМ, мы сознаем, что многое еще предстоит сделать для улучшения производственных процессов, повышения культуры обслуживания самолетов, обеспечения высокой безопасности и регулярности полетов. И эти задачи нам по плечу. **Я. ЯРОШЕВИЧ,** начальник ЛЭРМ Свердловского объединенного подразделения.

КАЧЕСТВО СТАЛО ВЫШЕ

Слово ветеранам

Инженер лаборатории электро- и радиооборудования ЛЭРМ Петр Иванович Погадаев трудится в Уральском управлении ГВФ с 1937 года. Мы попросили его рассказать о своем трудовом пути.

НАЧАЛ я работать в Уктусском аэропорту — тогда единственном в Свердловске. Обслуживал самолеты, скорость которых не превышала 100—120 километров в час — не то, что в нынешнее время!

Впрочем, от неба ненамного отличалась и земля. Я имею в виду обслуживающие материальной части. В тяжелых условиях приходилось нам работать. Не было оборудованных служебных помещений — я уже не говорю о лабораториях. Зачастую аппаратуру снимали и монтировали под открытым небом. А вокруг — непролазная грязь, голые стены помещений — «временок». Нетрудно представить, что и качество обслуживания

соответствовало условиям работы, хотя, следует отметить, трудились авиаспециалисты самоотверженно.

В 1949 году были организованы ЛЭРМ. К этому времени я уже работал в Кольцовском аэропорту в должности мастера. Потом стал инженером. Создание линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских во многом помогло повысить качество технического обслуживания оборудования самолетов. На смену старой пришла новая, скоростная авиационная техника — она требовала более грамотного ухода за собой. Мы создали прекрасные лаборатории по проверке радио- и электрооборудования. Сейчас работаем в белых халатах — кругом чистота, уют. Это и

понятно: в нашем деле нужна ювелирная точность.

Через мои руки прошло оборудование поршневых ЛИ-2, ИЛ-12. Теперь мы обслуживаем турбовинтовые ИЛ-18. Резко повысилось качество работ. Этому во многом способствовала деятельность наших рационализаторов. Не остался в стороне и я.

Совместно с радиотехником Анненковым мы изготовили стенд для проверки самолетного переговорного устройства, что помогло значительно улучшить качество обслуживания этого агрегата.

Мои планы? Со своими товарищами думаем оборудовать электролабораторию. И, конечно, повышать свое профессиональное мастерство, обслуживать материальную часть только с высоким качеством.

Слово ветеранам

ТЕХНИКА ЛЮБИТ УХОД

Авиатехник ЛЭРМ Петр Александрович Петров работает в коллективе с момента организации ЛЭРМ. На нашу просьбу рассказать о себе он охотно откликнулся.

Пришел я в линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские в 1949 году. Если можно так выразиться, — их ровесник. Начинать свой путь с ученика моториста. Обслуживал самолеты ЛИ-2 первых серий. А позже мне доверили бригаду по подготовке поршневых машин.

Работать приходилось в трудных условиях: ни удобств, ни механизации. Но мы старались обслуживать технику с высоким качеством. Сейчас я

работаю авиатехником по подготовке узлов шасси и гидрогазовой системы самолетов. Через мои руки проходят и ЛИ-2, и ИЛ-14, и ИЛ-18. А недавно переучился на АН-24.

Когда-то я начинал свой трудовой путь учеником, а теперь сам учу молодежь. Многим дал путевку на обслуживание крылатых машин. Успешно обучил авиатехников В. Чиркова и А. Ступакова.

Мне кажется, что нам, ветеранам, нужно больше внимания уделять учебе и воспитанию молодых кадров, рассказывать специалистам о тех добрых традициях, которые вот уже 15 лет живут в нашем славном коллективе.

Трудимся

Слово ветеранам

ПО-КОММУНИСТИЧЕСКИ

18 лет трудится в гражданской авиации ветеран ЛЭРМ авиатехник-бригадир Леонид Николаевич Сысков. Вот что он рассказал нашему корреспонденту.

Как сейчас помню: пришел я работать в аэропорт в 1946 году. Ангара не было — обслуживали самолеты на улице. Мороз, ветер — укрыться негде. Все работы велись под открытым небом. Было мне в ту пору 16 лет. Все осваивал с азав. Спасибо старшим товарищам — помогли.

Начал путь свой в должности авиамоториста. Потом назначили авиатехником, а к моменту создания ЛЭРМ стал техником-бригадиром. С теплым чувством благодарности вспоминаю своих учителей и наставников, большое им спасибо, что помогли мне выбрать в жизни свой путь.

За годы работы в Аэрофлоте мой труд неоднократно отмечался Почетными грамотами, благодарностями и денежными премиями.

Коллектив, возглавляемый мной, носит почетное звание коммунистического. Это обязывает ко многому. И товарищи не подводят — трудятся, как подсказывает долг. Отличными специалистами зарекомендовали себя авиатехник Г. А. Алексеев, авиамеханик В. П. Шамшулин и другие авиарботники.

РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ — ДОБРЫЙ ПОМОЩНИК

Слово ветеранам

Более четверти века трудится в Аэрофлоте агрегатчик ЛЭРМ Николай Тимофеевич Лисенков. Мы предоставляем ему слово.

В 1940 году я работал в ремонтных мастерских, а три года спустя ушел на эксплуатацию авиационной техники в Уктусский аэропорт. Обслуживал моторы разных марок, так сказать, «лечил» сердца крылатых машин. Трудное было время для нас, мотористов, да и вообще технического состава. Зачастей не хватало — приходилось агрегаты восстанавливать своими силами.

С организацией ЛЭРМ мы уже не испытывали подобных неудобств. Качество обслуживания резко возросло.

Чтобы ускорить те или иные операции, часто приходится задумываться над технологией работ, вносить какие-либо предложения. В рационализаторской работе участвую с начала своего пути в авиации. Особенно приходилось «колдовать» над техникой во время работы в ремонтных мастерских. Там я совместно с инженерами предложил и изготовил стенд для испытаний агрегатов.

За годы работы в Аэрофлоте внес более десятка рацпред-

ложений, все они внедрены в производство. Среди них стенд для проверки сливных кранов топливной системы, стенд для промывки шлангов систем самолета ИЛ-18.

Сейчас на смену нам, ветеранам, идет молодежь. Мы стремимся к тому, чтобы они продолжали наши добрые традиции — работали по совести, как диктует гражданский долг. Дела их показывают, что они верны нашим заветам. Вот, к примеру, агрегатчик Г. П. Ивченко. Хорошо работает молодой специалист. Да и другие трудятся на совесть. Это, впрочем, и понятно: ведь наша бригада носит звание коммунистической.

Производственными успехами отмечают ремонтники 15-летие Кольцовских ЛЭРМ.

На снимке: передовики производства

т.т. Фирсов, Галушко, Подковыркин, Мартюшев, Васильев, которые своим самоотверженным трудом служат примером для всех авиаспециалистов.



В ТРУДЕ, КАК В БОЮ...

РЯДОМ С НАМИ

Часто бывает так: живешь рядом с тобой человек, а ты и не догадываешься, что в биографии его столько замечательных событий, о которых нужно непременно рассказать людям. Эти слова целиком и полностью можно отнести к Александру Александровичу Берсеневу, работающему ныне диспетчером ЛЭРМ в Тюменском объединенном подразделении.

А биография у Александра Александровича начиналась так. Закончил паренек ФЗО, стал машинистом паровоза, и водить бы ему тяжеловесные составы по стальным магистралям, но комсомол в то время бросил клич: «Молодежь, на штурм неба!». Так, по путевке ВЛКСМ, Александр Берсенев был направлен в летное училище. Около трех десятков лет прошло с тех пор. За плечами ветерана Аэрофлота долгие годы напряженной летной работы, испытания, выпавшие ему на долю в годы Великой Отечественной войны. ...1943 год. В районе Ка-

менец-Подольска одна из частей Советской Армии оказалась в окружении. В кольцо врага находились тяжелораненные. Кольцо все более сжималось, но советские соколы, и в их числе Александр Берсенев, прорываясь сквозь завесу зенитного огня, доставляли окруженным бойцам боевые припасы и на обратном пути вывозили раненых солдат и офицеров.

— Однажды, — рассказывает Александр Александрович, — при возвращении на базу я был атакован группой фашистских стервятников. На борту моего самолета находи-

лись раненые. Спасая машину от перекрестного огня с земли и с воздуха, я перешел на бреющий. Истребители насквозь изрешетили машину, одна из пуль ранила меня...

И на этот раз Берсенев вышел из воздушной схватки победителем, тяжелораненый летчик довел искаленную машину до своего аэродрома и спас жизнь доверенных ему людей.

Отважного летчика после описанного эпизода можно было встретить под Волгоградом, на Орловско-Курской дуге, при взятии Берлина. Многочисленные ордена и медали, свиде-

тельства славного пути, по праву украшают грудь Александра Александровича.

С 1946 года бывший военный летчик трудится в Аэрофлоте. И здесь, как в бою, Берсенев всегда на переднем крае. Немало сил отдал он освоению северных трасс, многим пилотам передал свой опыт овладения летным мастерством. И сейчас, работая на земле, Александр Александрович делает все, чтобы крепились крылья и множилась слава наших авиаторов.

Н. ТИМОФЕЕВ,
начальник хозслужбы
Тюменского аэропорта.

ЭКЗАМЕН в Шеркалах

Необычайное оживление царило около полуночи 26 августа в общежитии, расположенном в клубе рыбацкого поселка Шеркалы, где размещались экипажи и бригада технического обслуживания вертолетов МИ-6 Тюменского подразделения. То и дело с одной из коен раздавался хриплый баритон. Его обладатель техник-бригадир Аркадий Афонасьев решил, видимо, устроить публичный экзамен одному из бортмехаников — Федору Ваганову.

— Для чего служит кран № 7? Этот вопрос был повторен по меньшей мере раз десять в продолжение полчасика. Поскольку экзаменуемый не проявил должного почтения к экзаменатору, с упомянутой койки раздались громогласные ругательства, а вскоре послышалось характер-



**Разрешите
ПОБЕСЛОХОУТЬ**

ные бульканье. Это Аркадий Афонасьев при активном участии своего «ассистента», техника РЭСОС Юрия Зайцева, подогревал топливные баки красноречия.

После солидной подзарядки спиртным экзамен возобновился с большей принципиальностью и начал принимать довольно бурные формы. Проверке знаний подвергались не только специалисты ИАС, но и штурманы. Кто-то из находившихся в то время в общежитии пытался унять расхрипевшего бригадира, но безуспешно.

Неизвестно, сколько времени потребовалось бы на то, чтобы Афонасьев смог полностью выявить специальные знания у своих и чужих подчиненных, если

бы сон, наконец, не сморил незадачливого экзаменатора.

Трудно сказать, что думал на следующее утро Аркадий Афонасьев по поводу описанного случая. Одно несомненно — сам он экзамена, каким явилось для техника-бригадира направление на оперативную точку, явно не выдержал.

В. СИБИРЕВ.

НАШ КОНКУРС



ПОСЛЕДНИЙ ЛЕТНИЙ
ДЕНЬ.

Фотоэтиюд нашего
читателя Н. Ларина.

По Аэрофлоту САМОЛЕТ ВЫРАЩИВАЕТ СЕМЕНА

Что такое пинцировка? Она заключается в удалении верхушек растущих ветвей первого и второго порядка в период цветения семенников. Это повышает урожайность семян сахарной свеклы в среднем на 2,0—2,5 центнера с гектара. Вручную это чрезвычайно трудоемкая работа. А химическая пинцировка специальным препаратом с помощью самолета обходится в 10—12 раз дешевле.

Чаще счет, зримее работа

Коллектив отдела перевозок Тюменского аэропорта поставил перед собой задачу — с высоким качеством выполнить годовой производственный план по всем показателям. С целью обеспечения оперативного контроля за ходом работы в отделе перевозок ежедневно подсчитывается, сколько произведено тех или иных отправок.

Ежедневно, исходя из планового задания на месяц, Тюменский аэропорт должен отправлять по 614 пассажиров, 4,2 тонны почты и 3 тонны груза.

Если посмотреть, как обстоят дела с ежедневными отправлениями, то в ряде случаев отправка пассажиров возросла до 700—750 человек в день, а грузовые отправки временами повышались до 5 тонн.

В результате за 7 месяцев 1964 года сверх плана отправлено 7 989 пассажиров и около

35 тонн груза. Общий тоннаж за 7 месяцев превышен в сравнении с плановым заданием более чем на 730 тонн.

Однако, к сожалению, несмотря на эти высокие показатели, участковый тонно-километраж в Тюменском аэропорту оказался за 7 месяцев несколько невыполненным. Незначительное невыполнение производственного плана по тонно-километражу, на наш взгляд, явилось результатом того, что нам планируются отправки до Березово, в то время, как самолеты делают первую посадку в Тобольске.

Надо полагать, что это несоответствие в планировании будет учтено и устранено в ближайшее время.

А. ЯСИНСКИЙ,
начальник отдела перевозок
Тюменского аэропорта.

Наши славные МАЯКИ

Достоинный высокого звания

30 августа 1964 г. при обслуживании самолета ТУ-104, прибывшего рейсом № 37, авиамеханик 2 класса П. И. Топорков обнаружил дефект, угрожающий безопасности полета: забоины на лопатках турбины и соплового аппарата двигателя. Несколько раньше — 22 августа — подобный дефект на другом тулолевском самолете был обнаружен авиатехником Н. А. Мокроусовым. В обоих случаях неисправность обнаружена с помощью лампы-фары.

Авиамеханик коммунист П. И. Топорков раньше поощрялся за исключительно добросовестное и технически грамотное обслуживание материальной части, он своевременно выявлял дефекты в труднодоступных местах. Передовой специалист П. И. Топорков пришел в коллектив ЛЭРМ из рядов Советской Армии. Он постоянно повышает свой профессиональный уровень, учится в школе рабочей молодежи, активно участвует в общественной жизни.

По праву носит этот авиаспециалист почетное звание ударника коммунистического труда, являясь примером для всех тружеников линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских Свердловского аэропорта.

А. КОШЕЛЕВ,
секретарь партийного бюро ЛЭРМ Кольцовского аэропорта.

По следам наших выступлений

ОБЪЯВЛЕН ВЫГОВОР

В газете «Авиатор Урала» № 62 (1368) за 12 августа была опубликована заметка под заголовком «Разве это порядок?» о недостатках в работе почтово-грузовой службы отдела перевозок аэропорта Кольцово.

Начальник отдела перевозок аэропорта тов. Федосин сообщил редакции: диспетчеру почтово-грузовой службы А. М. Овечкиной за несвоевременную разгрузку автомашин и недостаточную требовательность к подчиненным приказом командира Свердловского объединенного подразделения объявлен выговор.

Растет мастерство

Растет мастерство молодых авиаремонтников ЛЭРМ. Новой технике нужны грамотные специалисты. Поэтому многие из них повышают свой профессиональный уровень, учатся в учебных заведениях.

В нынешнем году в авиатехнические училища ГВФ поступило 20 работников Кольцовских ЛЭРМ. Среди них — Н. И. Мокроусов, Л. В. Гурьев, Х. С. Валишин, Ю. В. Овечкин и другие авиаспециалисты.

В. ЛОКТЕВ.



Свердловск, 20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 16608. Заказ № 4693.

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