

Показатели радуют



Челябинские авиароботники неплохо потрудились в июле. Месячный план по участковому тонно-километражу выполнен на 104,7 процента. Выручка составила 101,2 процента. Налет часов на спецприменении в приведенных к АН-2 часах — 141,7 процента.

Особенно успешно поработали наши химики. Годовой план у нас — 170 тысяч га, а уже к 1 августа авиаторы обработали 160 тысяч гектаров!

Успешно выполняются расчетные показатели по грузо-

вым отправкам — 120 процентов и почтовым — 180 процентов.

Значительно повысилась производительность самолетов. По ИЛ-18 она составила 106 процентов, по ЛИ-2 — 102,9.

Сейчас наши авиароботники все свои знания, опыт и мастерство направляют на то, чтобы успешно завершить последний год семилетки.

А. ЛАБИНА,
начальник планового отдела
Челябинского
подразделения.

РУБЕЖ ВЗЯТ!

Авиаторы Урала выполнили годовой план авиахимработ

Авиационно-химические работы на Урале почти завершены. Летчики авиации спецприменения неплохо потрудились в этом году на колхозных и совхозных полях. **НЕСМОТЯ НА КАПРИЗЫ НЕУСТОЙЧИВОЙ УРАЛЬСКОЙ ПОГОДЫ, ГОДОВОЙ ПЛАН АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИХ РАБОТ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ВЫПОЛНЕН НА 103,5 ПРОЦЕНТА. ОБРАБОТАНО 931,6 ТЫС. ГА ПРИ ПЛАНЕ 900 ТЫС. ГА.**

Особенно успешно потрудились курганские авиаторы. Они обработали 244,7 тыс. га при плане 210 тыс. А тюменские крылатые химики свыше плана обработали 9,2 тыс. га. Выше, чем на 100 процентов, выполнили авиахимработы также пермские и челябинские «воздушные механизаторы».

Наибольший объем работ был выполнен уральскими авиаторами по борьбе с сорняками сельскохозяйственных культур. Эти виды работ составили 618 тыс. га с нормами расхода раствора гербицидов 25 литров на гектар. 135,5 тыс. га обработали крылатые химики на подкормке посевов.

Авиационно-химические работы продолжаются сейчас на территории Уральского управления и близятся к завершению. Авиаторы ведут борьбу по уничтожению опасного вредителя сельскохозяйственных культур — зерновой совки.

Итак, в общей сложности нами обработано более 900 тыс. гектаров. Но перед всеми летчиками авиации спецприменения Уральского управления сейчас стоит одна из важнейших задач: выполнить социалистические обязательства, в которых мы обязались довести обработку площадей в сельском хозяйстве до одного миллиона га.

Следует отметить, что авиаторы провели все работы, соблюдая правила и наставления по безопасности полетов. Хотелось бы, чтобы этот курс был выдержан и на предстоящих авиационно-химических работах по десикации и дефолиации хлопчатника в Средней Азии.

Думается, что задачи, поставленные перед нами, мы решим успешно, внесем достойный вклад в развитие сельского хозяйства нашей страны.

Ю. ГУНДАРЕВ,
старший инженер по
спецприменениям УрУ ГА.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРОБОТНИКОВ

№ 59 (1461)

СРЕДА, 4 АВГУСТА
1965 г.

Год издания
XXIII

Пока есть возможность...

ПЕРЕД подразделениями Уральского управления гражданской авиации поставлена задача добиться регулярности полетов не менее 85—90 процентов. За первое полугодие 1965 года общая регулярность по выполнению рейсов у нас составила 84,6 процента и общая регулярность самолетовылетов — 86,6 процента. Однако регулярность по центральному расписанию составляет всего 79 процентов, т. е. на 2,4 процента ниже, чем за тот же период в прошлом году.

Что касается некоторого роста общей регулярности за нынешнее полугодие, то это произошло только за счет более лучших метеослужб, а не в результате улучшения качества работы личного состава. Если в 1965 году (первое полугодие) задержки из-за неисправности СМП составляли 6,8 процента от общего числа задержек, то ныне они возросли до 14,8 процента. Задержки по вине службы перевозок увеличились на 4,5 процента и т. д.

Особенно низка регулярность самолетовылетов в аэропортах Салехард (79,2 процента), Ханты-Мансийск (79,7 процента). В этих аэропортах регулярность в сравнении с полугодием 1964 года снизилась на 6—8 процентов.

Необходимо помнить, что регулярность полетов зависит от качества работы многих звеньев авиационного хозяйства, действий каждого работника многочисленных служб в подразделениях, в том числе от своевременного оформления документации.

Долг каждого руководителя службы постоянно следить за четкостью в работе подчиненных, поддерживать взаимосвязь с другими службами.

Следует отметить, что и в июле количество срывов и задержек по вине личного состава не сокращается. Только по центральному расписанию из-за неразворотливости работников службы перевозок задержано 6 рейсов, по вине работников цеха бортирования — 3 рейса, по вине экипажей — 2 рейса, по техническим причинам — 24 самолетовылета, часть из которых по вине личного состава.

Осталось немногим более месяца хоршей погоды на Урале, скоро начнутся дожди. Нужно использовать каждый погожий день с максимальной отдачей, сводя до минимума задержки и срывы рейсов, чтобы довести регулярность, особенно по центральному расписанию, до 85—90 процентов.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник службы движения Уральского
управления ГА.

Планы НОТ в действии

ПОД научной организацией труда понимается совершенно новая форма выявления резервов на каждом рабочем месте. Она предполагает совокупность организационных, технических и санитарно-гигиенических мероприятий, обеспечивающих наиболее целесообразное использование рабочего времени.

На ремпредприятии, где начальником завода Н. Н. Китин, научной организацией труда начали заниматься в первом квартале 1965 года.

Начали мы с изучения имеющегося опыта. На предприятии прошло несколько инструктивных совещаний с участием начальников цехов, мастеров и работников экономической службы. Были проведены беседы о планах НОТ в цехах, на производственных участках, в рабочих бригадах.

Мастера и рабочие правильно поняли свою роль в борьбе за сокращение затрат на производстве.

По инициативе начальника цеха № 1 Л. Н. Пирог, мастеров цеха тт. А. Н. Бодрова, Г. И. Кучугурного, Е. Л. Обвинцева в цехе были созданы первые четыре творческие бригады.

Они поставили перед собой задачу изыскать пути и средства

для повышения производительности труда, повышения качества продукции и улучшения условий труда рабочих.

Бригада под руководством мастера участка ремонта тов. Бодрова, при участии мастеров участка Логиновских, Костяева, бригадира тов. Рязанова предложила план НОТ участка ремонта авиадвигателей, внедрение которого поднимет производительность труда по отдельным операциям на 10 процентов и даст условно-годовую экономию 140 рублей.

Бригада в составе мастера участка тов. Кучугурного, бригадира тов. Снегирева и других членов бригады разработала план НОТ на рабочем месте ремонта цилиндров. По плану предложено сосредоточить все оборудование, размещенное в трех местах, на одном рабочем участке. Это сократит непроизводительные потери времени, даст повышение производительности труда на 10 процентов. Бригада под руководством начальника цеха тов. Пирог, в составе мастера тов. Кучугурного, рабочих участка тт. Волкова, Скулкина, нормировщика тов. Воробевой предложила организовать комплексную бригаду по ремонту трубок, дефлекторов и патрубков и покраску деталей в отдельном помещении.

В результате производительность труда поднимется на 10 процентов, будет получена условно-годовая экономия в 60 рублей, и, кроме того, значительно улучшатся условия труда рабочих.

Бригада под руководством ст. мастера ОПШ Обвинцева предложила включить в план мероприятия по ремонту пальцев поршней и промывке деталей. Реализация этих мероприятий полностью обеспечит своевременный ремонт

двигателей, поднимет производительность труда на промывке на 27 проц. и даст условно-годовую экономию не менее 100 рублей.

Все планы рассмотрены и приняты техническим советом завода.

Два плана НОТ участка ремонта цилиндров внедрены в производство и дали положительные результаты. Идея составления плана научной организации труда на рабочем месте нашла отклик в коллективах других цехов завода.

По цеху № 2 (начальник цеха тов. Андриевский) творческая группа во главе с мастером тов. Шевченко при участии бригадиров тт. Богданова и Курочкина предложили план НОТ по дефектации и магнитному контролю редуктора Р-5, который создаст удобство в обеспечении качественного выполнения всего технологического процесса по ремонту Р-5.

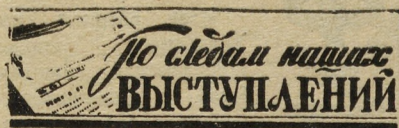
Разработан план НОТ на участке, где мастером тов. Федоровских. План представлен на рассмотрение техсовета.

Первые планы НОТ имеют и ряд недостатков. Причиной этого является то, что многие работники не занимаются детальной организацией труда на рабочем месте.

В наших планах еще не полностью отражены все составные части научной организации труда, не вскрыты все общепроизводственные резервы. В дальнейшем работа по научной организации труда должна принять более широкий размах с тем, чтобы каждый рабочий стал активным участником этого движения.

Л. СЛЕПАН,
старший инженер
технического нормирования.

Исправность повысилась



23 июня 1965 года в газете «Авиатор Урала» была опубликована корреспонденция под заголовком «Журавль в небе, синица в руке». В своем ответе секретарь парткома Челябинского авиаподразделения В. И. БЕЛЯЙ сообщил редакции:

Одной из причин задержек вылетов в Челябинском аэропорту является плохое планирование самолетов на техническое обслуживание и в наряд работниками производственно-дис-

петчерского отдела ЛЭРМ.

Партком подразделения на своем заседании 29 июня заслушал доклад председателя комиссии по проверке работы ПДО авиатехника тов. Цейтлина «О мерах по улучшению работы ПДО ЛЭРМ». На партийный комитет были приглашены начальник ЛЭРМ тов. Пушаненков, работники ПДО и его начальник тов. Лобкарев.

В постановлении парткома начальнику

ПДО тов. Лобкареву предлагается:

повысить роль диспетчера ПДО. В кратчайший срок наладить выдачу и оформление карт-нарядов на техническое обслуживание самолетов непосредственным исполнителям;

улучшить планирование равномерного отхода самолетов на формы. Исключить случаи снап-

ливания самолетов при проведении форм.

В августе партком проверит ход выполнения решения по улучшению работы ПДО. В настоящее время в результате мер, принятых командованием и парторганизацией подразделения, повысилась исправность самолетов АН-2, ЯК-12 и ЛИ-2.

Премированы активисты

Многие челябинские авиароботники активно участвуют в общественной работе. К их числу относятся В. И. Прусаков, начальник службы движения, и Д. А. Помелов, руководитель полетов.

За активное участие в общественной жизни подразделения В. И. Прусакову и Д. А. Помелову выданы денежные премии.

В. КРЫЛОВ.

Б ОЕВЫЕ листки, как известно, в полной мере отражают деятельность коллектива. С полным правом это можно сказать и о челябинских «листках». Перед нами два из них. В первом авиаторы экипажа тов. Кудашина выражают недовольство работой ЛЭРМ, во втором — по поручению экипажа летчик тов. Береснев критикует службу перевозок. В том и другом случае критика вполне объективная, основанная на конкретных примерах...

Вот что пишут, например, авиаторы экипажа тов. Кудашина. «10 июля наш экипаж явился на вылет для выполнения рейса на Адлер. Однако самолет № 75577, на котором мы должны были лететь, не был подготовлен. В чем дело? Оказалось, что разрушена обшивка створки маслорадиатора первого двигателя.

Самолет пришел в 3 часа 10 минут и при беспелетном обслуживании был обнаружен этот дефект, к устранению ко-

торого приступили лишь 4 часа спустя, когда начал работать ЦАРМ. В результате экипаж не смог вовремя выполнить рейс. Такой пример, к сожалению, не единичен.

13 июля подобная участь постигла самолет № 75787, который не был подготовлен для полета в Адлер. При беспелетном обслуживании из-за халатности техника и шофера была сломана правая половина руля высоты. И снова самолет простоял ночь, а утром начали на нем устранять дефекты. В итоге рейс задержался на 12 часов. А так как аэропорт Адлер был закрыт по метеословениям, то пассажиров доставили туда лишь спустя сутки!

Но характерная деталь — в обоих случаях продолжение задержки давалось на 2—3 часа, поэтому пассажиры были вынуждены «караулить» свой вылет. Хочется спросить у ру-

ководителей ЛЭРМ — когда же прекратятся подобные задержки? Когда перестанут выплывать за нас план авиаторов других подразделений? Когда, наконец, мы будем летать строго по расписанию?..»

Комментировать критику в адрес лэрмовцев, думается, не стоит. 31 июля подобная задержка снова повторилась. И опять же на самолете, который

Когда в товарищах согласия нет...

должен был следовать до Адлера. Начальник смены отдела перевозок тов. Плешков вынужден был «ходить в разведку» на перрон, чтобы узнать о готовности машины к рейсу. Пассажиры — народ нетерпеливый. И вполне закономерны их претензии: где скорость и комфорт Аэрфлота?

Но, увы, не всегда пунктуальны и строги сами перевозчики. Об этом сообщает в стенном листке авиатор тов. Береснев. «27 июля у второго пило-

По страницам Стенных газет

та тов. Теляшова не хватило одного места биметаллических труб. Материал — дефицит. Были вполне закономерными претензии летчика к отделу перевозок.

Как ни странно, но у нас редко случается, что до прибы-

чат» этот недуг сами летчики, требуя восстановления груза согласно документам!..»

К ОГДА читаешь заметки летчиков, невольно думаешь: почему же происходит такая несогласованность между авиаторами, лэрмовцами и перевозчиками? Впрочем, в эту цепочку можно смело подключить движущих и связистов. Почему-то до сих пор в Челябинском подразделении нет четкого взаимодействия между службами. А это, разумеется, тормозит и выполнение плана, и срывает график движения, и не обеспечивает полной безопасности полетов.

Над всем этим следует задуматься руководителям Челябинского подразделения. Задуматься крепко, проанализировать обстановку и принять срочные меры.

Е. ЛИПОВИЧ.

По Аэрофлоту

БИЛЕТ ПЕРЕД ПОСАДКОЙ

Вам нужно срочно вылететь в Ленинград. Вы набираете номер справочного бюро городского агентства Аэрфлота, узнаете время отправления самолета и едете в Шереметьево. Диктор объявляет:

— Продолжается посадка на самолет ТУ-104, вылетающий рейсом Москва—Ленинград. Пассажиры, не успевшие приобрести билеты в кассах, могут сделать это у трапа.

Весь процесс оформления документов и сдачи багажа занимает две-три минуты.

Трое с одного корабля

Репортаж

— Граждане пассажиры! Объявляется посадка в самолет № 54858, вылетающий по маршруту Челябинск—Свердловск...

Привычные слова, знакомые ритуалы проводов. И вот под командой дежурной по перрону к серебристому ЛИ-2 цепочкой подходят пассажиры.

Экипаж уже здесь. Знакомимся: командир корабля Иван Пономаренко, второй пилот Николай Доронин, штурман Михаил Рассохин. Все они — опытные авиаторы, допущенные к полетам

по минимуму «один-один». Об этом сказано в полетном задании...

— Взлет! — звучит команда с земли. Самолет быстро разбегается по бетонированной полосе и уходит навстречу солнцу. Уже с момента взлета крылатую машину «взяли» в свои руки движущие Кольцово.

Погода по курсу, как по заказу, — ни облачка. Под крылом — бесконечное множество солнечных зеркал — озера, озера, озера.

— Вот где рыбы! — восторгается один из пассажиров, по всей вероятности, заядлый рыбак.

А в это время в пилотской кабине горячая работа. Самолет идет в набор высоты, и у штурмана Михаила Рассохина в борту-журнале появляются первые записи: время взлета, отхода, магнитный курс, цифры скоростей и время полета до выхода в горизонт, т. е. горизонтальный полет. 19 минут мы забирались на гору высотой 1500 метров. Теперь идем заданным эшеленом.

Командир корабля Иван Пономаренко передал управление самолетом второму пилоту Николаю Доронину. А спустя еще некоторое время оба штурвала вообще освободились от рук летчиков — корабль повел автопилот.

И, нужно сказать, с мастерством повел, как заправский ас!

У членов экипажа корабля очень много общего в летной биографии. Все трое пришли в Аэрфлот из ВВС. Командир корабля И. Е. Пономаренко — бывший штурмовик, второй пилот Н. Г. Доронин в недавнем прошлом летал на скоростных истребителях, а штурман М. П. Рассохин служил в бомбардировочной авиации. У командира второй класс, у остальных пока третий...

Снова команда с земли — теперь уже на снижение. Опять управление на себя берет командир. А вдали замаячили очертания родного Свердловска.

— Через пятнадцать минут будем на месте, — улыбается штурман. И снова что-то записывает в бортовой журнал...

Когда самолет коснулся колесами бетона, бортовые часы отметили 48 минут. Расчетное время полета выдержано точно! Все хорошо, если бы опять не подвели «земные» беды: кольцовские перевозчики задержали трап. Это, как всегда, подогрело некоторых пассажиров-скентиков: вот тебе и скорость!.. А разве экипаж виновен в этом?..

Проводив пассажиров, члены экипажа пошли в АДС — предстояло подготовиться к обратному рейсу.

Л. ЕФИМОВ.

ТВОИ ТОВАРИЩИ

Если дело по душе

Хозяйство у Раисы Белодубровской беспокойное. «Заболел» на старте самолет — она тут как тут. Выдает «хирургам», — авиатехникам необходимые «медикаменты» — запасные части. Смотришь — и самолет снова вернулся в крылатую стаю, устремился в голубое небо. И у заведующей расходной кладовой опять светятся в глазах счастливые огоньки — ее труд тоже необходим.

Две небольших комнаты на попечении Р. Белодубровской. Ровные ряды стеллажей, четкие надписи табличек. Уютно агрегатам у такой хозяйки. Всюду чистота, порядок...

Ни днем, ни ночью не затихает гул моторов в аэропорту. И денно, и ночью дежурит Раиса на своем посту: график есть график, он должен соблюдаться точно, и самолеты обязаны летать строго по расписанию.

Заканчивается смена. Раиса уходит домой. Нет, не отдыхать. Дома хлопот не меньше: ждут маму дочка Дина и шустрый Вова-морковка. Накормит детей, приберет в квартире — и снова за работу. При домоуправлении организован кружок кройки и шитья. Здесь она выступает в роли преподавателя...

Работа на аэродроме, в кружке, в своем саду, где соком наливаются ягоды и фрукты, — на все хватает у нее энергии и времени. Такой уж она человек, Раиса Белодубровская, что даже свою незаметную, будничную профессию кладовщика ценит и любит. Потому что работа у нее спорится.



КОНСТРУКТОР СЕРДЕЦ САМОЛЕТОВ

С академиком Александром Микулиным я знаком давно. Но при каждой встрече не перестаю удивляться: моторостроитель, изобретатель, спортсмен, он в свои 70 лет сохранил юношеский пыл.

Ему было пятнадцать, когда в Киев приехал его дядя «отец русской авиации» Николай Жуковский. На второй день Саша Микулин стал строить модель самолета. На конкурсе в Киеве он получил первый приз за своего так называемого «воробья».

Позже в Московском высшем техническом училище, ныне имени Баумана, он вступил в воздухоплавательный кружок и работал под руководством Жуковского.

Микулин вместе со своим двоюродным братом, ныне академиком Борисом Стечкиным, создали двигатель АМБС, что значит «Александр Микулин, Борис Стечкин». Этот двигатель не имел коленчатого вала и затем стал первым в мире авиационным двигателем в 300 лошадиных сил.

После революции 1917 года Микулин возвратился в авиацию, стал работать младшим чертежником в созданном профессором Бриллиангом авиамоторном институте — НАМИ. Через десять лет — он главный конструктор этого института. В то время самым мощным был мотор «Либерти» в 450 лошадиных сил. Он предложил строить двигатель в 1000 лошадиных сил. После государственных испытаний машина была пущена в серийное производство. Главный конструктор самолета Андрей Туполев тотчас же использовал ее на своих самолетах. Двигатель специальной модификации поставили на самолет АНТ-25, на котором Валерий Чкалов впервые в мире пролетел из Европы через Северный полюс в Америку. На нем советский летчик Михаил Грозов поставил рекорды дальности.

Микулин уже больше не расстается с двигателями. Не по дням, а по часам развивается авиация. Создан двигатель АМ-33. Штурмовик Сергея Ильюшина с этим двигателем имел самую толстую броню капсулы, где помещались мотор и летчик. ИЛ-4 стал «несбиваемым».

Во время второй мировой войны на смену поршневым двигателям пришли турбореактивные. За создание специального завода Александр Микулин был награжден орденом Ленина. На турбореактивных двигателях, изготовленных на этом заводе, летало множество самолетов.

Конструирование моторов — главное в жизни Микулина. Кипучая, плодотворная деятельность ученого, конструктора, организатора увенчана званием академика, Героя Социалистического Труда. У Микулина свыше 30 авторских свидетельств, 21 правительственная награда, в том числе четыре Государственные премии.

А. ТОМИЧ.
(АПН).

СЮРПРИЗЫ СЕЗОНА

ФУТБОЛ

Итак, сборная команда Уральского управления гражданской авиации была из розыгрыша первенства Аэрфлота по футболу. Жалко, конечно, расставаться с почетным трофеем — переходящим кубком Аэрфлота, но спорт есть спорт. Матч в Киеве принес победу хозяевам поля с минимальным счетом 1:0.

Более успешно выступа-

ют наши футболисты на первенстве города Свердловска по первой группе. Свой последний матч спортивной сменой — авиароботники провели с футболистами «Динамо» на их поле. Вопреки пословице, «родные стены» не спасли хозяев поля от убедительного поражения. Гости, футболисты Кольцовского аэропорта, сумели забить в ворота противника три безответ-

Жизнь спорта и СПОРТ

ных мяча. Сейчас наша команда делит первое и второе места с футболистами Уралмашзавода. Очевидно, встреча между ними решит, кто будет чемпионом столицы Урала по футболу. С. ФРОЛОВ, наш спортивный обозреватель.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 17694. Заказ № 4289.

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