

В честь 1 МАЯ

РАБОТНИКИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРАНСПОРТА!

Боритесь за успешное претворение в жизнь решений XXIII съезда КПСС, заданий пятилетнего плана по дальнейшему развитию социалистической промышленности и транспорта! (Из Призывов ЦК КПСС к 1 Мая 1966 года).

ПЕРВАЯ весна пятилетки шагает по стране. Трудовыми подарками встречают праздник весны — Первой рабочей Тюменских ЛЭРМ. Повышенные социалистические обязательства, взятые в честь праздника, выполнены ими досрочно. К весенне-летней навигации уже сегодня подготовлены все самолеты АН-2 и ЛИ-2. Надо сказать, что работы в этом году были организованы лучше, чем в 1965 году.

Много хороших специалистов работает в ЛЭРМ. Добрая слава идет об авиамеханиках С. С. Чирятеве и А. Н. Княжеве, которые работают в цехе № 2. Г. Ф. Бушуев начал свой трудовой путь с рабочего в группе подготовки, а

ВЕРНЫЕ СЛОВУ

сейчас работает механиком на самолетах ЛИ-2. Его фамилию часто можно видеть на Доске почета.

Авиатехника-бригадир М. З. Зимица считают в коллективе грамотным специалистом. Ударник коммунистического труда, активный общественник М. З. Зимица заочно закончил Иркутское авиационное училище. С огоньком трудятся в дни предмайской вахты авиамеханик В. Г. Потапов, техники-бригадиры М. Сметин и Ф. Г. Кривцов, которые работают в цехе № 1. Вертолеты МИ-6 по праву называют «тружениками земли тюменской». Авиатехником летает на МИ-6 тов. Попов,

один из лучших рационализаторов. Как активный общественник зарекомендовал себя А. П. Шавшуков, работающий техником-дефектовщиком. Как всегда пример в труде показывают коммунисты. Ремонтники с уважением говорят о Леониде Киргинцеве, технике по спецоборудованию.

Выйдя на первомайскую демонстрацию, труженики Тюменских ЛЭРМ с полным правом могут рапортовать: «Обязательства выполнили, слово сдержали».

Ю. МАЛЬКОВ,
наш рабкор.



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 29 (1527).

СРЕДА, 27 АПРЕЛЯ
1966 г.

Год издания
XXIV

Первое коммунистическое

22 апреля 1966 года состоялось расширенное заседание президиума Уральского теркома профсоюза авиарботников совместно с представителями командования управления и политотдела. На заседании было рассмотрено ходатайство Свердловского объединенного подразделения о присвоении звания коллектива коммунистического труда летному подразделению.

В связи с тем, что за последние годы летное подраз-

деление достигло заметных успехов в производственной деятельности, в воспитании личного состава в духе морального кодекса строителей коммунизма, принято решение присвоить Кольцовскому летному подразделению звание подразделения коммунистического труда. Это первое крупное подразделение в Уральском управлении гражданской авиации, которому присвоено высшее звание.

СЕМИНАР ОБЩЕСТВЕННИКОВ

25 апреля в клубе Уктусского аэропорта состоялся семинар-совещание общественных инспекторов по безопасности полетов подразделений Уральского управления. С докладом о состоянии безопасности полетов, предупреждению летных происшествий и предостережении к ним выступил старший пилот инспектор управления В. С. Замятин.

О роли общественных инспекторов в деле повышения безопасности полетов рассказал в своем выступлении заместитель начальника политотдела А. М. Зобнин. Затем общественные инспекторы обменялись опытом работы. В заключение для участников семинара была прочитана лекция «О международном положении».

В работе семинара-совещания принял участие начальник политотдела Уральского управления В. И. Большаков.

РЕШЕНИЯ XXIII СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

По закону рентабельности

Решения XXIII съезда КПСС в части увеличения валового сбора зерна за счет резкого повышения урожайности сельскохозяйственных культур имеют самое непосредственное отношение к качеству авиационно-химических работ. Причем следует иметь в виду специфику не только обработки посевных площадей с воздуха (внесение минеральных удобрений, авиационная обработка), но и других видов работ по спецприменениям. Нельзя, планируя авиационные работы в сельском хозяйстве, не учитывать заинтересованности подразделений в обслуживании, к примеру, геологов.

На мой взгляд, уже сейчас в ряде случаев наметилось стремление заключить побольше договоров на обслуживание поисковых партий, так как доход на один приведенный час по самолетам АН-2 несколько выше, чем на авиационных работах.

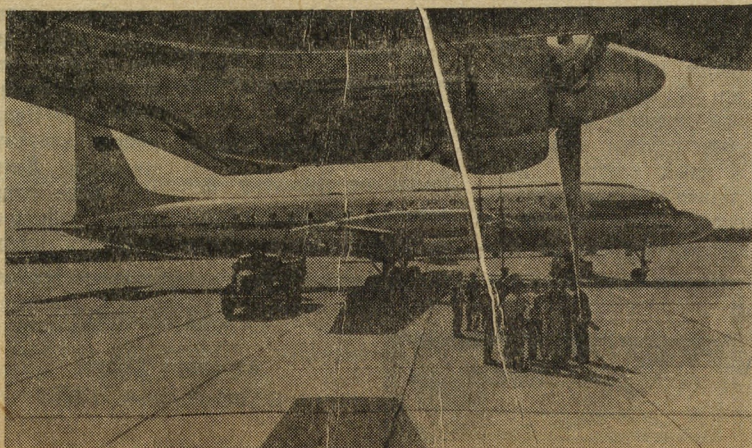
Выход из данного положения имеется. По предварительным расчетам повышение производительности тру-

да на авиационных работах не менее чем на 15 процентов ликвидирует эту разницу и тем самым уравнивает выгоду отдельных видов спецпримененческих работ.

Как известно, часовая производительность труда на авиационных работах зависит от длины гона, расстояния от участка обработки до аэродромов. Анализируя условия работы, мы пришли к выводу, что в среднем длина гона в условиях Урала равняется 1200 метрам. Пилот

вынужден производить 15—20 разворотов, что приводит к непроизводительным затратам летного времени. Для сокращения расхода времени при обработке сорняков есть прямой смысл применять одновременную обработку 3—4 массивов. Достаточно соединить 2—3 гона и даже при условии подлета до 4 километров появляется реальная возможность резко повысить производительность труда.

Г. КОЗИН.



ГАВАНЬ КРЫЛАТЫХ
КОРАБЛЕЙ

На повестке дня — НОТ

В начале апреля группа работников Уральского управления побывала в Киевских подразделениях, где познакомилась с опытом внедрения в производство научной организации труда. Опыт киевских авиарботников, бесспорно, заслуживает внимания. Сегодня мы предоставляем слово начальнику отдела труда и зарплаты управления Б. Г. Сивашинскому, который в числе посланцев Урала ознакомился с научной организацией труда в Бориспольском и Жулянском подразделениях. Продолжение статьи будет опубликовано в ближайшем номере.

НАЧАЛУ работы по НОТ послужил приказ МГА от 16 марта 1965 года «Об улучшении нормирования труда в подразделениях гражданской авиации» и Постановление Госкомитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы «Об опыте коллектива Уралхиммашзавода по внедрению НОТ на рабочих местах».

Сегодня вопросами НОТ в украинских подразделениях занимаются все службы. Новая организация труда, как говорят, увлекла буквально каждого. Организационной формой по разработке и внедрению планов НОТ явились специально созданные комиссии. В аэропорту Жуляны ее возглавляет начальник ЛЭРМ, в аэропорту Борисполь — старший инженер

по труду и зарплате планового отдела. Непосредственно в службах созданы свои постоянно действующие комиссии по НОТ, в ЛЭРМ — творческие бригады.

С личным составом подразделений были проведены беседы, прочитаны лекции о значении НОТ. Задачи научной организации труда разъяснены как любые мероприятия, направленные на экономиию живого труда, путем ликвидации простоев, рационального использования численности работников в течение смен с помощью внедрения скользящих графиков работы. Вместе с тем подчеркивалось, что задачей НОТ является не только повышение производительности живого труда, но и труда овеществленного (прошлого), путем лучшего использования авиационной наземной техники, обеспечения строжайшего режима экономики везде и во всем.

Интересно, что фотография и самофотография трудового дня специалистов стала хорошим инструментом для анализа использования рабочего времени. На основании данных фотографии устанавливались прогрессивные нормативы обслуживания СМП, выявлялись причины потерь рабочего времени. Характерно, что руководители служб все проводимые мероприятия в коллективах рассматривают не отвлеченно от экономики. Они постоянно искивают резервы в экономии материалов, электроэнергии и т. д.

Первые планы работы комиссии по НОТ были составлены в мае 1965 года. Вот перечень

вопросов, которые были включены в план комиссии Жулянского подразделения:

1. Довести до всех служб приказ МГА от 16 марта 1965 г. и изучить опыт Уралхиммашзавода по внедрению НОТ на рабочих местах.

2. Пересмотреть действующие должностные инструкции работников и составить новые с учетом повышения производительности труда в службах.

3. Пересмотреть численный состав смен по службам и разработать скользящие графики работы по часам суток с учетом обеспечения «пика» работ.

4. Организовать работу по техническому нормированию, разработке и внедрению прогрессивных, технически обоснованных норм времени, нормативов трудовых затрат.

5. Произвести фотографии рабочего дня в службах, цехах, сменах работников всех специальностей с целью выявления непроизводительных затрат рабочего времени.

Заседания комиссии по НОТ проводились ежемесячно с привлечением широкого круга специалистов. На них рассматривались все поступившие предложения от работников служб. Только в аэропорту Жуляны собрали около ста предложений, после чего был составлен детальный план претворения их в жизнь.

В ЛЭРМ аэропорта Жуляны организован уголок НОТ, где вывешиваются информационные материалы: статьи из «Экономической газеты», планы работ комиссии по НОТ, списки творческих бригад и т. д. При технологическом конструкторском бюро создано бюро научно-технической информации для распространения среди личного состава специальных знаний, передового опыта работы.

БНТИ выпускает бюллетени по вопросам эксплуатации СМП, планированию и нормированию работы личного состава. В конце 1965 года и в начале нынешнего в аэропорту Жуляны был проведен общественный смотр по НОТ.

Опыт киевлян — всем

На днях в техническом классе Кольцовских ЛЭРМ состоялось совещание руководителей цехов, участков, смен и начальников служб аэропорта, посвященное научной организации труда. Совещание открыл начальник ЛЭРМ Я. М. Ярошевич. Об опыте работы подразделений Украинского управления по внедрению НОТ собравшимся рассказал начальник ОТиЗ Б. Г. Сивашинский.

Надо сказать, что в Свердловском объединенном подразделении уже сделаны первые шаги в деле организации НОТ. В коллективе создан совет НОТ, который возглавляет командир подразделения П. П. Збыковский. Сейчас в службах разрабатываются предложения, которые лягут в основу планов НОТ. Аналогичная работа проводится и в коллективе челябинских авиарботников.

Когда жарко и пыльно...

**ХИМИЯ,
АВИАЦИЯ,
УРОЖАЙ**



СЕРДЕЧНОЕ СПАСИБО

Довелось мне в марте и апреле 1965 года работать на севере Тюменской области. В составе нашего экипажа был закреплен молодой авиатехник, бывший эксплуатационник реактивной военной техники Геннадий Григорьевич Потемкин, который имеет сравнительно небольшой опыт обслуживания поршневых самолетов. Но он блестяще справляется со своими обязанностями в сложных климатических условиях, умело и быстро устраняет дефекты на самолете, чем обеспечивает регулярность и безопасность полетов. Не отстает от него и авиатехник Челябинского подразделения Александр Яковлевич Антонов, который, находясь в командировке в Салехарде на обслуживании транзитных самолетов ЛИ-2, буквально выручил нас. По личной инициативе он помог выполнить 300-часовую форму на самолете АН-2 35396.

Это и есть коммунистическое отношение к труду. Я, как командир самолета, сердечно благодарю своих товарищей за честный труд и бескорыстную помощь.

А. ФИЛИНСКИХ.

Эксплуатация самолетов АН-2 при высоких температурах наружного воздуха, на пыльных аэродромах требует от экипажей и технического состава особого внимания в связи с возможным повышением температур головок цилиндров и масла выше допустимых пределов. Большим затруднением является обслуживание материальной части в пыльных условиях. На авиационных базах, особенно в Средней Азии, почти все аэродромы покрыты пылью, песком и мелкой галькой. При работе с таких аэродромов необходимо тщательно и внимательно готовить самолеты и оборудование на базах перед вылетом.

Каждый самолет АН-2 должен иметь исправный пылефильтр и каждые пять самолетов необходимо укомплектовать запасным, так как пылефильтры, имеющие люфты в осях, быстро выходят из строя, разрушаются, и осколки сетки могут попасть на предохранительную сетку карбюратора, в результате наступает падение мощности двигателя, увеличение дистанции разбега при взлете.

Летному составу следует учитывать направление ветра при рулении самолета, и разворачиваться только навстречу ветру, чтобы не попасть в струю пыли, созданную при рулежке. Попадание пыли в двигатель приводит к преждевременному износу поршневых колец, повышенному расходу масла, тряске двигателя.

При работе с пыльных аэродромов особое внимание следу-

ет уделять карбюратору двигателя.

Промывать поплавковые камеры, снимать высотный автокорректор для промывки и осмотра сетки-фильтра, осмотр топливных фильтров в пыльных условиях необходимо производить через 50 часов работы, что будет надежной гарантией в безотказной работе двигателя по данному узлу.

Повседневно строгий контроль необходимо уделять заправочному инвентарю и заправке ГСМ. Для каждой заправочной воронки и ведра для заправки масла нужно иметь специальные защитные бабки с плотными крышками или брезентовые мешки.

При полетах в условиях высоких температур наружного воздуха необходимо содержать в чистоте ребра цилиндра и трубки сот маслорадиаторов, так как отложение песка, пыли ухудшает охлаждение. Пыль, попадая на ребра охлаждения цилиндров, смешиваясь с маслом, в значительной мере затрудняет охлаждение. Борьба с этим — устранение дефектов по выбросу масла на наружную поверхность двигателя и своевременное удаление пыли. Следует всегда помнить, что нельзя промывать двигатель водой, во избежание попадания воды на проводку электротети.

Несколько слов о подготовке к авиационным работам в Средней Азии.

При подготовке самолетов для авиационных работ в Средней Азии необходимо приказом начальника

управления персонально назначить лиц из инженерного состава, отвечающих за подготовку и комплектацию необходимым оборудованием для каждого подразделения.

Следует выделять самолеты и двигатели с остатком ресурсов не менее 300 часов. В 1965 году Челябинским подразделением был послан в Среднюю Азию самолет АН-2 № 45278 с остатком ресурса двигателя 100 часов и с повышенным расходом масла. Этот самолет не был облетан на базе с установленной аппаратурой.

В течение ряда лет в Среднюю Азию везут химаппаратуру типа «Опыливатель», которая занимает много места в самолете и весит 200 кг, хотя не используется, так как в последнее время на хлопке работают только жидкими химикатами. Предлагаю брать один опыливатель на пять самолетов. Колонки ветряков брать

для каждого самолета, потому что они имеют индивидуальную подготовку.

Не следует возить в Среднюю Азию защитную одежду для грузочных бригад, так как они снабжаются специальной одеждой местными отрядами «Стазар».

Необходимо в пределах Уральского управления издать и распространить брошюру по конструкции и особенностям эксплуатации химаппаратуры с выносной системой, использовав опыт работы подразделений гражданской авиации Средней Азии.

В. ИРОШНИКОВ,
инженер ИАС Пермского подразделения.



Герой входит в жизнь

В библиотеке Свердловского объединенного подразделения состоялась конференция читателей. Читатели обсудили трилогию Ю. Германа «Дело, которому ты служишь», «Дорогой мой человек», «Я отвечаю за все», представленную на соискание Ленинской премии за 1966 год.

Еще в начале года работницы библиотеки Ольга Ильинична Спивак и Нина Константиновна Филиппова совместно с активом читателей начали подготовку к обсуждению книг. Заранее был составлен план обсуждения, читатели в ходе чтения романа готовились к выступлениям.

В работе читательской конференции участвовали более 70 человек, среди которых были рабочие и служащие, учащиеся, коммунисты и комсомольцы.

Конференция показала, что трилогия Ю. Германа высоко оценена читателями, она понравилась всем, но больше всего молодежи.

— Прочитав роман Ю. Германа, — сказал в своем выступлении Валерий Филиппов, — я понял, что нашел героя, который полюбил мне за то, что он мой современник, жизнь которого прекрасна и драматична; он может служить примером высокого мужества, самоотверженности, стремления к справедливости. В то же время он простой человек и хороший врач Владимир

Устименко — главный герой романа.

Содержательными были выступления учительницы Л. М. Черкасовой, инженера М. К. Бахваловой, преподавателя музыки Г. Д. Карташовой, врача Р. Д. Рудаевой, учащихся Т. Дмитренко, Г. Ибрагимовой и многих других. Всего выступили 15 человек.

В ходе конференции читатели вели дискуссию по вопросам выбора профессии, о смысле жизни и счастье человека, о любви и дружбе, о положительных и отрицательных персонажах романа. Но все выступающие приходили к единому выводу, что к делу, которому ты служишь, надо относиться так, как Владимир Устименко, Н. Е. Богословский, Вагаршак, полковник Штуб и другие положительные герои романа.

— Где и кем бы ты ни работал — летчиком или штурманом, инженером или техником, учителем или врачом, строителем или сталеваром, любая профессия обязывает работать так, как работает Устименко, полковник Штуб, — так закончил свое выступление заместитель начальника аэропорта по политической части А. Д. Носов.

Конференция прошла живо, интересно и содержательно. Следовало бы проводить такие конференции чаще и с большим охватом читателей.

М. БАЖАЙКИН,
член КПСС.

На праздник самолетом

Приятную весть сообщили сегодня работники Свердловского агентства Аэрофлота: в предпраздничные дни (28, 29 и 30 апреля) для тех, кто собирается совершить воздушное путешествие, вводятся дополнительные самолеты ИЛ-18 и АН-24. Они будут курсировать от Свердловска до Москвы, Ташкента и Челябинска.

Клубам юных — зеленую улицу

Более двух лет назад на улицах Оренбурга появились ребята в неизведанной доселе форме — в синих куртках с погончиками и такого же цвета беретках. Вроде бы похожи на воинов революционной Кубы, но цвет куртки не тот. «Что за парни?» — ломали голову прохожие.

Все объяснялось просто. Ребята в форме — члены школы юных космонавтов. За два года существования школа имеет уже свои богатые

традиции и большой опыт в учебно-воспитательной работе.

Вот почему Всесоюзное совещание по работе школ юных космонавтов и клубов юных летчиков проводилось именно в Оренбурге.

Совещание выработало проект примерного положения о юношеских военно-патриотических школах «клубах-спутниках», который будет предложен на утверждение бюро ЦК ВЛКСМ и соответствующих коллегий министерств.

Клубы юных показали себя действенным средством воспитания подростков. Они соответствуют духу юношеской романтики, готовят ребят к облюбленной профессии, вырабатывают у юношей дисциплину, подтянутость, приучают беречь время. Клуб юных можно считать взлетной площадкой не только для будущих авиаторов и космонавтов. Любой из этих клубов для мальчишек и девчонок — взлетная площадка в большую,

содержательную, целеустремленную жизнь.

Остается только сожалеть, что таких клубов, кроме Тюмени, Магнитогорска и Перми, в наших подразделениях больше нет. Их должно быть значительно больше. Тем более что возможности для этого есть в Свердловске, Челябинске, Кургане и других подразделениях.

Н. ПЕТРОВ,
помощник
начальника
политотдела
по комсомолу.

Забота о детях — наш долг

Во время школьных каникул дети авиарботников Пермского аэропорта неплохо отдохнули. С большим интересом прошли коллективные походы учащихся в кино, театры. Были также организованы спортивные соревнования и конкурс на лучший рисунок. Таким образом, у нас уже есть некоторый опыт в организации досуга детей.

Приближается лето. Скоро на повестку дня встанет вопрос об отдыхе школьников. Забо-

та о детях — не кампанейское дело, а наш постоянный долг. Что мы можем предложить детям во время летних каникул? Пока на этот вопрос ответить затруднительно. Дело в том, что наше подразделение своего собственного пионерского лагеря не име-

ет. Поэтому нам приходится доставать путевки в пионерские лагеря в городских организациях.

В. ВОЛОСКОВА,
начальник смены
отдела перевозок
Пермского аэропорта.



ОГНИ АЭРОПОРТА.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 36176. Заказ № 2856.

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