

ЗАДАЧА НОМЕР ОДИН

Две декады осталось до конца первого года новой пятилетки. В подразделениях Уральского управления экономисты внимательно подсчитывают, что сделано, что предстоит сделать, чтобы выполнить социалистические обязательства 1966 года.

Отрадно отметить, что коллектив авиаторов Курганского подразделения (командир А. И. Чернявский) годовой план выполнил по всем показателям еще в ноябре и сейчас работает в счет 1967 года. Успешно трудятся авиаторы Челябинского, второго Свердловского подразделений.

В целом по Управлению план 11 месяцев по пассажирообороту выполнен на 102,6, по отправке пассажиров — на 102,3, грузов — на 108,6, почты — на 104,5 процента. Сверхплановая прибыль за этот период составила свыше двух миллионов рублей.

АВИАТОРЫ УРАЛА!

Для успешного завершения года в декабре нам необходимо:

ПЕРЕВЕЗТИ ПАССАЖИРОВ — 122,3 тысячи человек;

ПЕРЕВЕЗТИ ГРУЗОВ — 3,7 тысячи тонн;

ПЕРЕВЕЗТИ ПОЧТЫ — 517 тонн.

Выполнение этой задачи будет хорошим подарком юбилею нашей Родины!

МОРОЗ ИМ НЕ ПОМЕХА

Вступив в юбилейный год нашей страны, авиаторы аэропорта Тазовское, несмотря на трудные условия Заполярья, прилагают все силы для выполнения принятых социальных обязательств. Ноябрьский план перевозок пассажиров выполнен на 100,8 процента, почты — на 127,5, грузов — на 100,8.

Хорошо потрудились экипажи самолетов АН-2, где командирами Р. М. Степанов, В. И. Окунев.

ПЛАН ПЕРЕВЫПОЛНЕН

С приходом зимы авиаторам нашего аэропорта необходимо перевезти большое количество грузов, особенно рыбы. Только до первого декабря для Березовского рыбокомбината ее доставлено 280 тонн.

Надо сказать, что служба перевозок с поставленными задачами справлялась успешно. План ноября по всем показателям перевыполнен.

Хорошо в эти дни потрудились диспетчеры службы перевозок Л. М. Копыльцова, Н. Г. Руденко, кладовщик А. Школяренко, грузчики В. С. Кузьмин, С. А. Киви.

Декабрь объявлен ударным мес-

цем. Мы обязуемся годовой план по всем показателям выполнить к 25 декабря.

Ю. ПЕСТРЯКОВ,
начальник службы перевозок.

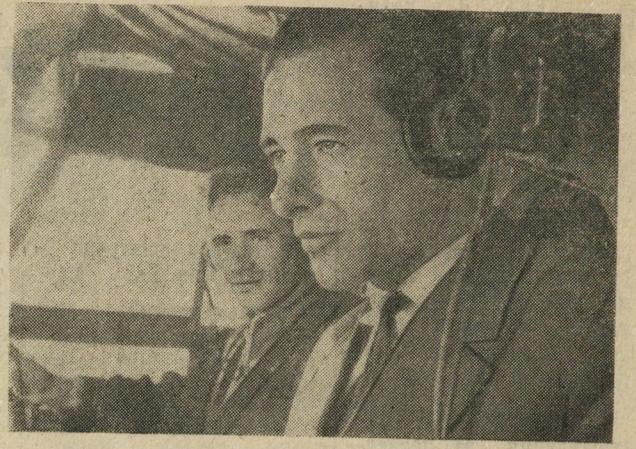
Школа бережливых

Коллектив командиров летных коллективов организованная школа экономичности знаний. Руководят ей заместитель командира подразделения по политчасти А. В. Иванов и старший инженер Г. В. Ко-

жевников. В школе прошли первые занятия. Для слушателей была прочитана лекция «В. И. Ленин о научных принципах хозяйствования». В дальнейшем слушатели познакомятся с отдельными темами по экономике гражданской авиации.

КОМАНДИР звена коммунист П. Ф. Гладышев (на фото справа) работает во втором Свердловском подразделении с 1960 года. Большое внимание уделяет он воспитанию молодых летчиков. Геннадий Поддубный пришел в авиацию недавно и сейчас летает вторым пилотом АН-2. Для него, начинающего пилота, поддержка старшего товарища особенно дорога.

Фото В. Мезенцева.



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 83 (1581)

СУББОТА, 10 ДЕКАБРЯ 1966 г.

Год издания XXV

Навстречу 50-летию Октября

На крыльях соревнования

Коллектив Тобольского аэропорта своевременно подготовился к зиме. Многие сделано у нас для обслуживания пассажиров. Воздушные путешественники всегда могут получить свежие газеты и журналы.

Все работники службы перевозок включились в социалистическое соревнование в честь 50-летия Советской власти.

Н. Ф. СУХИНИН,
начальник службы перевозок.

Планы НОТ — в действии

ТРУД в наши дни становится все более эффективным и производительным благодаря планомерному внедрению в производство новой техники. Партия одной из первоочередных задач выдвинула внедрение научной организации труда на каждом предприятии.

При определении основных направлений совершенствования организации труда в колдовских ЛЭРМ совет НОТ отметил, что во всех основных цехах уровень организации труда низок. Например, цех № 4 (текущего ремонта), ГПП и другие подсобные участки зачастую тормозят процесс технического обслуживания самолетов. Все это создавало трудности в решении основных задач: обеспечения безопасности, регулярности и экономичности полетов. Анализ существующего положения дел показал, что в цехах, отделах, на участках необходимо улучшить организацию труда.

С творческими бригадами НОТ цехов, утвержденными, как и совет НОТ, приказом начальника ЛЭРМ, было проведено совещание, изучена методика разработки планов НОТ, организованы беседы на тему «Сущность и задачи НОТ». Вопросы научной организации труда обсуждены на партийном и комсомольском собраниях. На все рабочие места мы раздали вопросники, в которых ремонтники записывали свои предложения по улучшению организации труда.

Сейчас в ЛЭРМ составлены и внедряются семь планов НОТ: общий план ЛЭРМ, планы четырех цехов, двух бригад. Активное участие в разработке планов приняли начальник уча-

стка ТВС Г. В. Смирнов, старший инженер цеха № 3 Ф. П. Шабанов, мастер цеха № 4 В. В. Сидоров, бригадир слесарей В. А. Юровских, агрегатчик Г. П. Ивченко, старший инженер нормативно-исследо-

агрегатов высотной системы самолетов осуществляет агрегатное отделение цеха текущего ремонта.

Предварительная комплектация технических аптчек на трудоемкие регламенты, созда-

Аэрофлоте почти нет, поэтому нашему общественному конструкторскому бюро пришлось много поработать. С энтузиазмом трудились Э. А. Юшкевич, Ю. Р. Лобанов, А. Г. Сахибгариев, Ф. П. Шабанов, Г. Н.

Проделанная работа позволила привести в соответствие с нормой численность уборщиц самолетов, пересмотреть нормы выработки технического составу, обслуживающему самолеты АН-24, применить скользящий график работы технических бригад по обслуживанию самолетов ИЛ-18.

Самый важный этап НОТ — это внедрение мероприятий в жизнь. Ответственность за внедрение научной организации труда на рабочих местах лежит на руководителях цехов, отделов, участков, смен. Цеховой комитет при распределении мест по итогам работы за месяц учитывает выполнение планов НОТ.

Экономический эффект от внедрения планов НОТ за 11 месяцев этого года составил около 100 тысяч рублей. Всего же к 50-летию Советской власти от их внедрения, за вычетом затрат, экономическая эффективность достигнет более двухсот тысяч рублей.

Ю. СОЛОДКОВ,
главный инженер
Кольцовских ЛЭРМ.

Залог рентабельности

вательской группы В. С. Дудин. Анализ технико-экономических показателей, в первую очередь производительности труда и качества продукции, проведенный по отчетным данным и материалам специальных наблюдений, изучение предложений работников ЛЭРМ были взяты за основу при составлении плана мероприятий по совершенствованию организации труда на 1966—1967 годы.

Исследования показали, что большие внутрисменные потери рабочего времени связаны с недостатками в обслуживании рабочих мест. Мы сочли нужным организовать предварительную подготовку самолетов для техобслуживания по трудовым регламентам. Специальная бригада выходит за 2 часа до начала смены, производит дефектацию самолета и закатку его в ангар.

Ряду вспомогательных отделений были переданы некоторые работы по техобслуживанию самолетов. Например, техническая лаборатория ЛЭРМ проверяет замки капотов самолетов ИЛ-18 и проводит обмен трущихся пар шарнирных компенсаторов высотной системы; обслуживание и проверку ряда

Осколков, П. Д. Лушников. Важнейшей составной частью НОТ является нормирование труда и материальное стимулирование. Согласно плану НОТ ЛЭРМ всем цехам планируется фонд заработной платы, исходя из которого инженерный состав цехов получает премиальные. Для выяснения потерь рабочего времени и установления обоснованных нормативов выработки технического состава проведено совместно с группой НИГ большое количество самофотографий и фотографий рабочего дня, хронометражи по всем видам регламентов.

Одной из проблем, как и во многих подразделениях, является борьба с обледенением самолетов на земле. В ЛЭРМ построена и используется теплообдувочная машина для удаления обледенения с самолетов. Следует сказать, что опыта изготовления теплообдувочных машин с двигателем АИ-20 в

По следам наших выступлений

«ЗАБОТИТЬСЯ О ЛЮДЯХ»

Так называлась критическая корреспонденция наших рабкоров П. Поваляева и Б. Белодубровского, опубликованная в «Авиаторе Урала» № 78.

Как сообщил редакции заместитель начальника Челябинского аэропорта по наземным службам тов. Лачин, факты, изложенные в материале, подтвердились.

В настоящее время отмеченные газетой недостатки устранены. Неисправный вентилятор заменен, в комнате для дежурных отремонтирована электропроводка.

Кроме того, в котельной сделана канава для откачки грунтовых вод, в целях безопасности сверху ее оборудована крышка.

7-8 ДЕКАБРЯ в кабине политпросвещения аэропорта Кольцово состоялось совещание рационализаторов и изобретателей Уральского управления ГА.

Совещание открыл главный инженер управления И. С. Разумовский. С отчетным докладом выступил старший инженер ИАС Г. М. Бурдин. Он отметил, что число рационализаторов управления за последние годы увеличилось более чем в два раза, поступило около трех тысяч предложений, преобладающее большинст-

во которых внедрено в производство ГА.

Экономический эффект от этих нововведений составил 300 тысяч рублей.

На совещании была отмечена хорошая работа ЛЭРМ Свердловского подразделения, ремонтных мастерских, СМУ-8, Челябинского подразде-

ления. Подвергнута критике необоснованно запущенная работа во втором Свердловском и Тюменском подразделениях.

В прениях выступили: тт. Самсонов (Салехард), Солюдов (Свердловск), Черненко (Челябинск), Поляков (Тюмень), Кулаков (Сургут), Белобров (Березово) и др.

Искать, находить, внедрять!

На общественных началах

ЕСЛИ еще недавно рационализаторы Свердловских ЛЭРМ работали поодиночке, многие сложные технические проблемы им решить было не под силу, то в настоящее время этот вопрос полностью у нас разрешен.

В этом нам помогает созданное весной нынешнего года общественное конструкторское бюро. Избранный совет ОКБ направил все свои усилия на выявление и устранение «узких мест» в производстве. Нерешенных проблем нашли много. Но в первую очередь решили делать машину для борьбы с обледенением самолета.

Такие машины у нас есть, но все они основаны на двигателе ВК-1. Для нас этот двигатель почти непригоден: у него большая скорость и температура газов на выходе, что при высокой разности атмосферных температур может повредить обшивку самолета.

Наша «ветровая машина», в основу которой взят двигатель, отработавший ресурс, устраняет эти недостатки. Да и вообще всю схему и монтаж пришлось делать нам посвоему, более удобно.



Рассказывает староста общественного конструкторского бюро Свердловских ЛЭРМ Ю. Р. Лобанов.

Двигатель установили на поворотной раме, на которой установлена и кабина с пультом управления. Вся поворотная платформа размещена на подъемном механизме, способном поднять двигатель на высоту, достаточную для обдува стабилизатора ТУ-104 и плоскости АН-12. Подъемный

механизм установлен на подрамнике, в котором размещены два топливных бака. Забор и подача горючего производится насосом БУН. Двигатель имеет три степени свободы. Управление осуществляется гидросистемой. Вся ветровая машина укреплена на автомобиле ЯАЗ-214, который в свободное от обдува время может выполнять свое непосредственное дело, т. е. служить тягачом.

Работа над машиной еще не завершена. Но она уже сейчас готова заменить труд десятков людей. Ее творцы — инженеры Г. Нестеренко, А. Сахибгариев, Э. Юшкевич, Ф. Шабанов, авиатехники П. Лушников, В. Красильников и С. Маменьких, слесарь Г. Осковов, сварщик И. Красноперов, токарь Н. Сумин и другие трудятся над ее усовершенствованием.

Наряду с этим члены ОКБ вплотную занялись разработкой установки для проверки на работоспособность агрегатов высотной системы самолетов всех типов, усовершенствованием установки для сборки, разборки и проверки работоспособности тормозных устройств.

В работе нашего ОКБ есть еще много ошибок, неувязок. Наша задача — устранить их, расширить деятельность ОКБ. Тогда это нужное общественное дело принесет весьма ощутимые результаты.



На снимке: новая ветровая машина. Фото А. Крушинского.

В ТЮМЕНСКОМ подразделении, где председателем ВОИР тов. ИВКИН, по существу никакой работы не велось. Как снег на голову, свалился на них новый, 1967 год.

(Из выступления на совещании). Незамеченным, без пользы и без творческих забот Для тюменского ВОИРа прошагал минувший год.



лей и рационализаторов является составление конкретных темников по рационализаторской работе, направленных на повышение безопасности полетов, повышение исправности СМП, улучшение условий труда.

Этот метод нами испытан и также принес положительные результаты.

Все это говорит о том, что и в самой организации работы ВОИР еще много нерешенных проблем, имеется место для творчества, поиска. Сделать деятельность ВОИР у себя на предприятии действенной, плодотворной — наше обязательство в честь славного юбилея Октября.

Ю. ЖУЙКОВ, председатель ВОИР Пермского подразделения.

вали смотрят техническое творчество, в ходе которых выявлялись недостатки. Результаты проверок немедленно отражались в стенной печати. Такая агитация фактами позволила нам вдвое увеличить число рационализаторов, зажечь огонек творчества у авиаработников. Одним из условий повышения творческой активности изобретате-

С февраля твердил Пиньженин: соберу совет.

Год прошел. Но нет совета. И работы нет.

Председатель ВОИР 2-го Свердловского подразделения П. Д. Пиньженин с февраля по сентябрь не собирал совет ВОИР.

(Из выступления на совещании).

УЧИТЬСЯ СЧИТАТЬ

Как увеличить производительность машин, улучшить качество ремонта, добиться как можно большей экономии государственных средств — такие задачи поставили перед собой еще в начале года рационализато-

ры и изобретатели Челябинского подразделения. У нас 38 рационализаторов. Из них В. Волков, М. Давиденко, А. С. Андриевский подали по 5—8 предложений, увеличивающих производительность труда. Однако экономический эффект у нас подсчитан только на три рацпредложения.

Из выступлений тов. Хохлова из Березово, тов. Самсонова из Салехарда, тов. Кулакова из Сургута и многих других становится видно, что и у них не лучше обстоит дело с этим первостепенным вопросом — подсчетом

экономического эффекта.

На совещании стало ясно, что многие руководители БРИЗа и ВОИРа не знают, как и за какие исходные факторы братья при подсчете ценности предложения. А ведь от этого выиграл бы каждый наш рационализатор, получая денежное, соответствующее положению, вознаграждение. Повысилась бы заинтересованность их, производство получило бы больше рацпредложений и изобретений.

В. ЧЕРНЕНКО, председатель БРИЗа.

«Кто Бриз, а кто Воир?»

Наш Салехардский коллектив рационализаторов и изобретателей рассмотрел в этом году 12 предложений, из которых большинство внедрено в производство.

Особо хочется отметить рацпредложение по устранению дефекта пола вертолета МИ-4. Это позволило безопасно перевозить тяжелые грузы геологов, исключило ремонт электрооборудования, смонтированного между полом и каркасом.

Можно работать лучше и плодотворнее. Но по вине наших руководителей ВОИРа и БРИЗа вся работа пущена на самотек. Отдельные рационализаторы не разберутся до настоящего времени, кто БРИЗ, а кто ВОИР.

Н. САМСОНОВ, рационализатор Салехардского подразделения.



На снимке: один из лучших рационализаторов Челябинского подразделения В. В. ВОЛКОВ.

ТРИ ТЫСЯЧИ ЭКОНОМИИ

Шестидесять рационализаторских предложений подали 38 авиаработников ремонтных мастерских за истекший период 1966 года. 50 предложений было принято БРИЗОм, 39 внедрено на производстве.

По предварительным подсчетам, это дает около трех тысяч рублей экономии. Лучшими рационализаторами в нашем коллективе являются контрольные мастера Д. Т. Ушаков, А. А. Пахомов, А. С. Ростов, начальник цеха Л. И. Гулевич, инженер-технолог В. А. Куликов.

О. АНИКИН, инженер реммастерских.

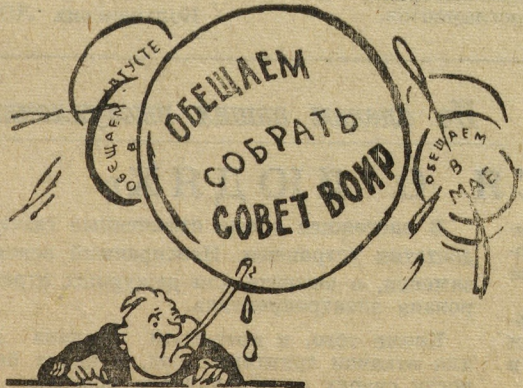
АГИТАЦИЯ ФАКТАМИ

VII ПЛЕНУМ ВЦСПС подчеркнул необходимость развития технического творчества трудящихся, повышение активности организации ВОИР. Это решение пленума рационализаторы Пермского подразделения взяли за основу своей деятельности.

Организуя соревнование за создание рационализаторского фонда в честь 50-летия Совет-

ской власти, мы ориентируемся на разрешение первоочередных для производства технических проблем, а именно, на сокращение тяжелого ручного труда, улучшение качества обслуживания самолетов, получение экономии.

Руководствуясь планом работы нашего ВОИР, мы проводим разъяснительную работу среди личного состава. Для этого организо-



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 40072. Заказ № 12743.

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