



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 57 (978). СУББОТА, 30 ИЮЛЯ 1960 г. Год издания 18-й

Новому, передовому — широкую дорогу

Всем нам памятно время небывалого политического и трудового подъема советского народа, вызванного приближением XXI съезда Коммунистической партии Советского Союза. Именно в эти дни, в канун исторического XXI съезда КПСС в нашей стране родилось движение за коммунистическое отношение к труду. Начавшись под лозунгом «Учиться работать и жить по-коммунистически», это новое движение, являющееся показателем роста сознательности советского народа, получило широкое развитие и стало всенародным. Оно объединяет под своими знаменами уже свыше пяти миллионов тружеников города и деревни, идущих в первых рядах борцов за досрочное выполнение величественных заданий семилетнего плана.

В своей речи на Всесоюзном совещании передовиков соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда, состоявшемся в конце мая 1960 года, тов. Н. С. Хрущев назвал новаторов этого движения пионерами будущего.

Главной особенностью соревнования за звание бригад и ударников коммунистического труда является то, — говорится в приветствии ЦК КПСС участникам совещания, — что в нем органически сочетается борьба за достижение на основе новейшей науки и техники наивысшей производительности труда и воспитание нового человека — хозяина своей страны, который постоянно смотрит вперед, держает, думает, творит. Связывая воедино труд, учебу и быт, это соревнование оказывает активное влияние на все стороны жизни и деятельности человека, является важным фактором сгирания существенных различий между умственным и физическим трудом.

В Гражданском воздушном флоте в соревновании за коммунистический труд принимает участие 1400 экипажей самолетов, свыше полутора тысяч бригад, участков, смен и цехов, насчитывающих более 25 000 авиаработников. Тысячи авиаработников борются за право называться ударниками коммунистического труда. Около 500 экипажей, бригад, смен и более 600 авиаработников завоевали почетное звание коллективов и ударников коммунистического труда.

Новое патриотическое движение было широко поддержано авиаработниками Уральского управления. Еще в первой половине прошлого года коллективам кудымкарских авиаработников, инженерно-авиационной службы и службы связи Тазовского аэропорта присвоено высокое звание коллективов коммунистического труда.

Большое развитие получило соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда в Челябинском подразделении. Оно оказывает положительное влияние на производительную деятельность не только в соревнующихся коллективах, но подтягивает и другие коллективы.

Здесь с хорошими показателями завершён полугодовой производственный план при обеспечении полной безопасности полетов. Состоявшееся 15 июля расширенное заседание Уральского теркома профсоюза авиаработников признало победителем в соревновании за II квартал коллектив Челябинского подразделения.

6 мая здесь присвоено почетное звание коммунистического труда коллективу смены инженерно-авиационной службы, возглавляемой инженером тов. Коваленко. Этот небольшой, но дружный коллектив свыше года обеспечивает высококачественное обслуживание самолетомоторного парка. В коллективе смены нет нарушений трудовой дисциплины. Все авиаспециалисты повышают свои специальные и общеобразовательные знания, активно участвуют в рационализаторской работе, в общественной жизни подразделения.

Высокое звание коммунистического труда ныне присвоено свыше двадцати экипажам, бригадам, сменам и службам подразделений нашего управления.

К сожалению, руководители ряда подразделений и общественных организаций все еще поверхностно занимаются вопросом развития соревнования за коммунистический труд. В ремонтном предприятии, например, об этом соревновании вообще забыли. О формализме в соревновании говорят случаи нарушений летной дисциплины пилотами тт. Новоселовым, Золотаревым и Зоновым из Пермского и Уктусского подразделений, которые состоят в коллективах, вступивших в соревнование за звание коммунистического труда. Не получили должного развития движения за коммунистический труд и в Свердловском аэропорту, где число соревнующихся не достигло и десяти процентов от всех работающих. Очень многое предстоит сделать по усилению действенности соревнования за звание коллективов и ударников коммунистического труда в транспортном подразделении, в Тюменском аэропорту, в строительном-монтажном управлении.

Долг командно-руководящего состава подразделений, руководителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций — пробудить у авиаработников стремление стать активными участниками соревнования за коммунистический труд, за досрочное и высококачественное выполнение производственных планов. Чтобы дальше развивать и повышать действенность этого соревнования, необходимо решительно улучшить руководство им, уделять ему больше внимания и поддержки, повседневно направлять его.

Сегодня заканчивает свою работу Первый слет участников соревнования за звание коллективов и ударников коммунистического труда подразделений Уральского управления. Слава передовикам соревнования за коммунистический труд!

ТОВАРИЩИ АВИАРАБОТНИКИ! Шире разворачивайте соревнование коллективов и ударников коммунистического труда!

Барабохину, Андрееву, Кизикову

Главное управление ГВФ и ЦК профсоюза авиаработников по итогам социалистического соревнования за второй квартал присудили переходящее Красное знамя ГУ ГВФ и ЦК профсоюза авиаработников и первую премию коллективу Свердловского аэропорта, третью премию — коллективу Челябинского подразделе-

ния и отметили хорошие показатели в работе коллективов ремонтного предприятия, где начальником П. В. Тепленко и строительном-монтажном управлении.

Поздравляем коллективы с достигнутыми результатами и желаем дальнейших успехов в работе.
ЛОГИНОВ, ШАПОШНИКОВ, МИШИНКИН.

Дружба дороже всего

Рабочий день подходил к концу. Бригада, выполнив дневное задание, стала собираться домой. В это время авиатехники П. И. Топорков и Г. Ф. Саушин получили от сменного инженера задание: срочно обслужить транзитный самолет Ил-18. Авиатехник Д. Е. Черноусов пошел на линейку оказать помощь своим товарищам по работе. За ним направились и остальные члены бригады Г. И. Ладохин, В. Т. Крылов и бригадир В. Г. Удиров. За тридцать минут само-

лет был готов к вылету. Сменный инженер и экипаж признали работу бригады отличной. Так изо дня в день трудится бригада, борющаяся за звание коммунистического труда.

Хороший, дружный коллектив. Каждый член бригады дорожит честью своего коллектива и постоянно заботится о своем товарище.

Вот уже второй год эта бригада борется за звание коммунистической. Все члены бригады из месяца в месяц пе-

ревыполняют производственный план при отличном качестве обслуживания материальной части. Каждый член бригады принимает самое активное участие в общественной жизни ЛЭРМа и аэропорта.

В бригаде установились дружеские взаимоотношения, каждый старается быть вежливым, приветливым и тактичным. Что бы ни случилось, всегда один помогает другому.

Н. МАКСИМЕНКО.

ПЕРЕДОВОЙ ЭКИПАЖ

Не первый год экипаж самолета Ли-2, где командиром опытный летчик Виктор Константинович Василисин, является образцом выполнения производственных планов и безаварийной работы.

Надежным помощником командира экипажа, постоянно заботящимся о повышении своего летного мастерства, зарекомендовал себя второй пилот К. Д. Забков.

Бортмеханик тов. Ваганов всегда в отличном состоянии содержит самолет. Не приходится беспокоиться и за радиоаппаратуру на самолете — она всегда исправна, обеспечивает надежную связь. Ее обслуживает ветеран авиации, старейший бортрадист подразделения Л. Г. Свалов.

Отличительной чертой этого экипажа является твердое знание и строгое соблюдение каждым членом экипажа наставлений, приказов и инструкций, регламентирующих летную работу.

Еще задолго до вылета, экипаж добросовестно и самым тщательным образом начинает готовиться к полету. Получив и усвоив задание, Виктор Константинович совместно со все-

ми членами экипажа, определяет порядок и последовательность его выполнения.

Заблаговременно экипаж является в аэропорт. Каждый занят своим делом, а дел как всегда хватает. Пока командир получает сведения о состоянии аэродромов по маршруту полета, изучает метеообстановку и уточняет расчет заправки ГСМ и коммерческой загрузки, подбирает наиболее удобный режим полета в соответствии с заданной высотой и расписанием, в это время остальные члены экипажа еще и еще раз осматривают и проверяют готовность материальной части самолета, приборов и оборудования. Только убедившись в полной исправности всех приборов и оборудования, правильного размещения груза, экипаж идет в рейс.

Экипажу хорошо известно, что безопасность полетов и их высокая экономичность готовятся прежде всего и раньше всего на земле. От качества подготовки экипажа и самолета к полету в основном зависит и исход всего полета. Поэтому всякий раз экипаж учитывает все условия полета. Тщательная подготовка и точный расчет позволяют экипажу взять

возможно больше коммерческой загрузки, но иногда случается и наоборот — уменьшить ее в зависимости от обстоятельств.

Виктор Константинович требовательный командир и чуткий товарищ. Много внимания уделяет он вопросам повышения квалификации и летного мастерства своих подчиненных. Экипаж упорно готовится к допуску перевозок пассажиров. Постоянное стремление к совершенству, высокая организованность и дисциплина каждого члена экипажа всякий раз позволяют закончить месяц с хорошими показателями в работе. Так, план по налету тонна-километров за II квартал 1960 года экипажем выполнен на 106,3 процента, а по производительности на 102,4 процента. За это же время экипаж добился значительной экономии горючего.

Хорошие показатели в работе у экипажа не являются случайными или эпизодическими. Это — результат большой, кропотливой, повседневной работы всего экипажа и, прежде всего, его командира Виктора Константиновича Василисина.

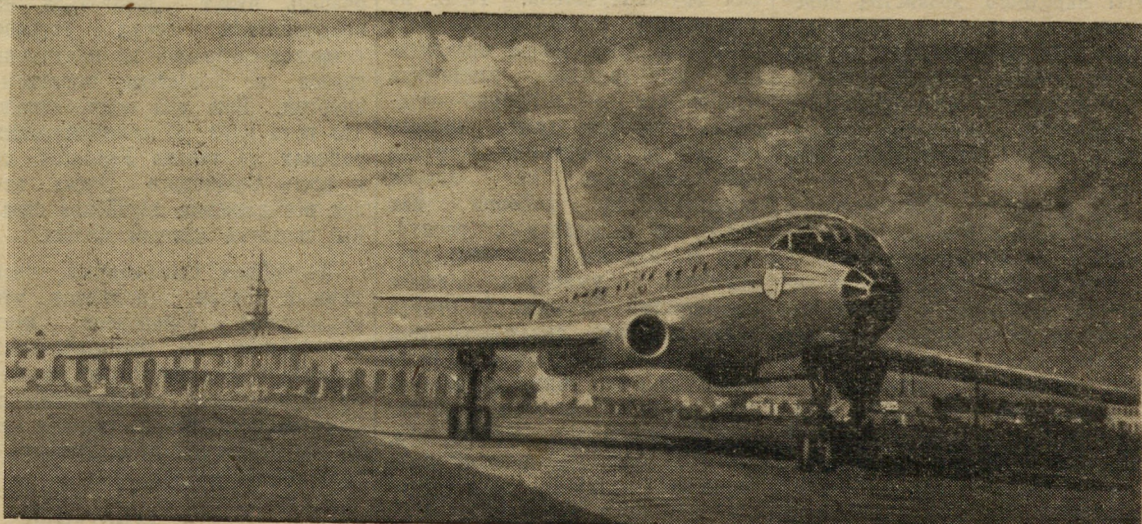
В. АЛЕКСАНДРОВ.

Учеба не прерывается

В этом году, как никогда раньше, учебно-тренировочное подразделение работает бесперебойно. На днях состоялся выпуск слушателей группы техников связи. Это была необычная группа. В ней были авиаработники из разных аэропортов страны. На

отлично окончили сборы С. И. Хашимов из Ташкента и Т. Н. Черноморец из Сыктывкара. Слушатели остались довольны занятиями преподавателей Ю. М. Самарца и Ю. М. Ильичева. В настоящее время по 45-дневной программе приступили к заняти-

ям демобилизованные из армии молодые авиаспециалисты. С первого августа приступает к занятиям еще одна группа техников. Всего за первое полугодие 1960 года подготовлено столько же специалистов, сколько было подготовлено за весь прошедший 1959 год.



В СВЕРДЛОВСКОМ АЭРОПОРТУ

Творчество не терпит равнодушия

За последнее время работники службы связи Свердловского аэропорта немало сделали по автоматизации объектов. Коллектив связистов своими силами, без привлечения больших средств и материалов автоматизировал ряд объектов. Теперь также автоматические действуют буквопечатные аппараты, обеспечивающие связь с Новосибирским и Челябинским аэропортами, проделаны другие работы.

Однако совершенствование методов руководства полетами требует проведения дополнительных мероприятий механизации и особенно автоматизации. И вот здесь связисты сталкиваются с большими трудностями. Главные из них состоят в том, что другие службы аэропорта не оказывают должной помощи работникам связи.

24 июля на заседании партийного бюро был заслушан доклад Я. М. Ярошевича о состоянии рационализаторской и изобретательской работы в аэропорту и мерах по ее улучшению. Как выяснилось, рационализаторская работа проводится в основном только в ЛЭРМ и службе связи. В других службах работа с рационализаторами и изобретателями пущена на самотек.

Пора, наконец, по-партийному погребовать от коммунистов руководителей служб коренного изменения отношения к постановке рационализаторской и изобретательской работы в коллективах.

Равнодушным оказалось пар-

тийное бюро и его секретарь тов. Хворостов к бездеятельности совета ВОИР, который возглавляет коммунист И. А. Фрумкин. Хотя с создания здесь низовой организации ВОИР прошло много времени, однако его членами является незначительное количество работников ЛЭРМ. В других же службах их нет совсем. Не вывешены и темники для работы рационализаторов.

На привокзальной территории длительное время стоят без применения два электроподъемника 4004А. В результате их небрежного хранения они оба пришли в негодность. Такое же положение с хранением дорогостоящих тележек для транспортировки двигателей в ЛЭРМ, стремянками к самолетам Ту-104.

Скоро пройдет год после установления двух стальных мачт, предназначенных для освещения с них прожекторами при обслуживании реактивных самолетов в ночное время. Но прожекторов для них до сих пор нет.

Имеют место в аэропорту частые задержки самолетов из-за загрузки и разгрузки, что влечет за собой нарушение регулярности полетов. А ведь техники здесь вполне достаточно. Партийному бюро, в целом партийной организации необходимо более детально и глубоко заниматься вопросами механизации и автоматизации производства, рационализаторской и изобретательской работой.

В. АЛЕКСЕЕВ.

Позабыты, позаброшены

Еще в декабре 1958 года наша бригада мотористов взяла обязательство соревноваться за звание коллектива коммунистического труда. Помните, что в те дни, когда по всей стране началось это новое патристическое движение, с нами беседовали руководители партийной организации. Но как только мы взяли повышенные обязательства, так о нас совершенно забыли. Достаточно сказать, что за это продолжительное время на местный комитет, ни комитет ВЛКСМ, никто из руководителей подразделения с нами даже не побеседовали, не говоря уже о какой-то другой помощи. Итоги соревнования не подводятся, никакой гласности о соревнующихся коллективах нет, а их вначале было четыре. Надо прямо сказать, что в настоящее время руководители предприятий и общественных организаций вообще перестали говорить о соревновании за коммунистический труд.

Четыре месяца назад общее собрание нашего цеха вынесло решение, в котором ходатайство-

вало перед завкомом о присвоении нашей бригаде звания коммунистического труда. Но председатель завкома Г. И. Селезнев до сих пор не счит нужным хотя бы прислушаться к мнению большого коллектива.

Надо сказать, что в ремпредприятии есть ряд бригад, которые бы с успехом выполняли повышенные обязательства в соревновании за коммунистический труд. Например бригада слесарей-сборщиков тов. Санникова, бригада дефектовщиков тов. Кряжева и другие, но и с ними никто не говорит по вовлечению в соревнование за звание бригады коммунистического труда.

Хочется думать, что руководители предприятия Н. Н. Китин, В. А. Мочалов, секретарь партбюро Н. П. Бажанов, председатель месткома Г. И. Селезнев и секретарь комитета ВЛКСМ П. Д. Жильцов поймут, наконец, важность соревнования за коммунистический труд. Не верится, что они не читают газеты и не слушают радио.

П. АФОНИН, бригадир.

Один за всех, все за одного

Задачи привлечения грузов на воздушный транспорт с каждым годом все усложняются. Обычные до сего времени методы уже не применимы, когда идет речь не о сотнях тонн, а о десятках тысяч.

Правительство Украины пошло нам навстречу, обязав советы народного хозяйства определить задания по перевозке воздушным транспортом грузов, почты, ранних овощей, фруктов, что позволяет более рационально использовать самолеты, распределять силы, планировать работу.

Как и другие подразделения, Харьковский аэропорт заключил договоры с предприятиями города на отправку грузов авиатранспортом. Совнархоз установил план для предприятия своего экономического района. Всего было заключено договоров с предприятиями на 12500 тонн. Казалось бы, что все в порядке. Однако на практике мы столкнулись с невыполнением плана. Собрание партийно-хозяйственного актива вскрыло ряд недостатков в работе подразделения и одновременно отметило, что

ряд предприятий не выполняет установленного для них плана поставки грузов для перевозки авиатранспортом. Оказывается, что договор и разнарядка на отправку грузов авиатранспортом — это еще далеко не все, так как в большинстве случаев дело зависит от согласия грузополучателя. Тогда по инициативе командования, партийной и профсоюзной организаций было решено заключить «договора» — «справки-согласия» с предприятиями нашего города на получение грузов авиатранспортом из других экономических районов как УССР, так и остальных республик. Начали мы с изучения грузопотока, выяснили, какие предприятия Харькова и откуда получают груз авиатранспортом и с кем кооперируются. Имея такие данные, наши представители выехали на заводы. И вот первый результат. Заводы ХТЗ, ХЭМЗ и тракторосборочный дали согласие получать груз авиатранспортом в количестве 840 тонн на второе полугодие. Эти документы мы уже отправили предприятиям и аэропорту, ко-

Наш опыт технического обслуживания вертолета Ми-4

Четвертый год я работаю авиатехником вертолета Ми-4. Много труда и времени было потрачено на изучение и освоение этой новой для нас авиационной техники.

Всякий раз перед полетом мы с бортмехаником тов. Шестаковым заботимся о том, чтобы на борту вертолета было все необходимое для обслуживания, устранения мелких дефектов агрегатов в работе на оперативной точке. Этой запласливостью нас научили прошлые полеты.

Дело в том, что нам, как и другим экипажам вертолетов, часто приходится длительное время работать на оперативных точках, вдали от базы. Даже и здесь на базе, в Уктусском аэропорту, мы сами выполняем все работы по обслуживанию вертолета.

Правда, работники ИАС во главе с Г. В. Дикаревым, всякий раз оказывают экипажу большую практическую помощь.

Так, 4 июля мы готовили вертолет к вылету в Ханты-Мансийск после 100-часового регламента. На наш взгляд все уже было в порядке — мотор проверен, агрегаты осмотрены и можно уже было вылетать. Но к месту стоянки подошел старший инженер Александр Иванович Патрушев и по заданию тов. Дикарева проверил состояние болтов крепления кронштейнов управления лопастями несущего винта. И что же оказалось? Из 16 болтов 4 болта пришлось заменить, из-за трещин на их резьбовой части. Это говорит о том, что как бы ты ни был уверен в исправности материальной части, а лишняя, тщательная проверка всегда оказывается кстати.

Я в авиации не новичок, работаю авиатехником уже двадцать пять лет. В свое время

окончил авиационное техническое училище, в 1948 году учился на КУИИЖе. В 1956 году окончил 3-месячные курсы по изучению и эксплуатации вертолетов, где основательно изучил материальную часть.

И несмотря на это, я постоянно читаю техническую литературу по авиации, слежу за новинками в авиационной технике, стараюсь перенять опыт работы других авиаспециалистов, ибо чувствую, что жизнь не стоит на месте, она все время движется вперед и в жизни всегда есть что-то новое, интересное.

Но, к сожалению, не все среди нас читают техническую литературу. Особенно мало читают молодые авиаспециалисты. Об этом красноречиво говорят формуляры в библиотеке. Нам, авиационным специалистам, нужно постоянно повышать и совершенствовать свои технические знания. Без этого работать невозможно.

За многие годы работы в авиации я пришел к твердому убеждению, что безаварийная работа обеспечивается строгим соблюдением наставлений и инструкций, внимательностью при выполнении любого, даже и самого маленького и простого на первый взгляд, задания. Только в этом залог успеха. У меня, как и у всего нашего экипажа, за последние годы не было ни одного случая отказа в воздухе какого-либо агрегата или летного происшествия по причине отказа материальной части.

Ясно, что в этом не только моя заслуга. Этого мы добились благодаря добросовестной и слаженной работе всего экипажа.

Перед полетом командир вертолета С. В. Матвеев тщательно готовит и инструктирует весь

экипаж, а после полета обязательно проводит подробный разбор и указывает на те или иные недостатки и перебои в работе агрегатов.

После этого мы всем экипажем их немедленно устраняем. Такое квалифицированное, технически грамотное руководство со стороны командира вертолета тов. Матвеева дает нам возможность своевременно и качественно устранять дефекты и выполнять все работы по обслуживанию вертолета.

Еще раз хочется отметить слаженность в работе всего экипажа в устранении дефектов.

К примеру, нам часто приходится менять у вертолета регулятор смеси.

Бывают случаи, когда отказывают в работе стартеры запуска двигателя.

Особенно тщательно следим мы всем экипажем за бензосистемой и смазкой. Известно, что при работе на точках, заправку производим вручную и поэтому не исключена возможность попадания в систему грязи и пыли, а это может привести к летному происшествию.

Плохо то, что до сих пор для вертолета Ми-4 нет заправочного альвеера с электроприводом. Его отсутствие отнимает у нас массу времени и сил на заправку вертолета. Опыт работы показал, что вертолет — надежный летательный аппарат. Мы хорошо убедились и в том, что уход за несущими и хвостовыми винтами должен быть особо тщательным. После каждого полета все узлы винтов должны смазываться в соответствии с регламентом технического обслуживания.

С. БУЛДЫГИН,
авиатехник вертолета Ми-4
Уктусского подразделения.

Здесь всегда интересно

Давно отзвенели школьные звонки и ватаги веселых девчонок и мальчишек получили полную свободу действий. Часть из них набирает силы в пионерском лагере. А те, которые не попали в лагерь, тоже не обижаятся на скуку: при клубе Свердловского аэропорта работает детская площадка. Руководит этим своеобразным пионерским лагерем Н. М. Пронина.

Н. МАКСИМОВ.

Где же механизация?

XXI съезд КПСС поставил задачу огромной исторической важности — ликвидировать тяжелый ручной труд.

Недавно состоявшийся июльский Пленум ЦК КПСС обратил особо важное внимание на решение вопроса об ускорении ликвидации тяжелого ручного труда, о развитии рационализации и изобретательства, обеспечивающих активное участие трудящихся в техническом совершенствовании производства.

Как же обстоит дело у нас, в Уктусском подразделении? На первый взгляд кажется все хорошо. Самолеты и вертолеты летают, техники и механики их обслуживают, план выполняется. Но если к работе приглядеться внимательнее, особенно в свете решения июльского Пленума ЦК КПСС, то остается много еще нерешенных вопросов. Речь идет о создании нормальных условий для работы авиационных техников и механиков, облегчении их труда и повышении его производительности.

К сожалению, у нас об этом никто не беспокоится. На протяжении долгих лет решается вопрос об оборудовании бетонной площадки для проведения регламентных работ. Но «воз и ныне там». Особенно тяжело бывает в осеннее и весеннее время, когда из-за грязи становится почти невозможным качественно обслуживать самолеты. Плохо и то, что до сих пор нет стационарного тепляка. А сколько было об этом разговоров?

Регламентные работы отнимают массу времени, т. к. процессы работы не механизированы, производятся вручную.

Много непроизводительного времени отнимает открывание панелей бензиновых баков у самолета Ан-2, т. к. эта работа производится при помощи обыкновенной отвертки.

Казалось бы, чего проще здесь применить вместо отвертки шуруповерт и дело пойдет быстрее и легче. Но у нас их нет и никто об этом не беспокоится ни в подразделении, ни в управлении.

Применение шуруповертов и гайковертов весьма облегчит наш труд и позволит комплексно механизировать другие виды работ при регламентном обслуживании самолетов.

Немало времени и труда уходит на снятие заливов, ибо они крепятся к крылу и фюзеляжу винтами с самоконтрящимися анкерными гайками. И эта работа также производится вручную.

Гайковерты особенно необходимы при обслуживании цилиндров. Здесь нам приходится вывернуть и обратно свернуть массу гаек.

Нет у нас и настоящей работы с рационализаторами и изобретателями.

Хочется надеяться, что сейчас после июльского Пленума ЦК КПСС, решения которого направлены на внедрение новейших достижений науки и техники, а также средств малой механизации на всемерное развитие рационализации и изобретательства, и у нас в подразделении дела пойдут значительно лучше и с каждым днем все будет больше внедряться механизация при обслуживании материальной части.

И. КАБАНОВ,
старший авиатехник.

А. ЗАМОТАЙЛО,
зам. командира по политической части.
«Крылья Украины».

НС11320. Заказ № 4392. И. о. редактора С. КУГАНОВ.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий».

Свердловск, ул. Ленина, 49.