

Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

№ 41 (518)
ПЯТНИЦА
19 мая
1950 года
VII год издания
Цена 15 коп.

К новым успехам!

Последний год послевоенной пятилетки идет под знаком все более широкого развертывания социалистического соревнования за новый подъем всего народного хозяйства.

Гражданский воздушный флот является частью единого социалистического хозяйства СССР. Его правильная и бесперебойная работа способствует успешному ходу социалистического строительства, культурному развитию, укреплению обороноспособности страны.

Большевистская партия и советское правительство поставили перед Гражданским воздушным флотом задачу дальнейшего улучшения всей его деятельности: добиться высокой регулярности полетов на воздушных линиях страны, освоить полеты в сложных метеословиях днем и ночью в течение всего года, обеспечить безаварийность в работе, наладить подлинно культурное обслуживание пассажиров воздушного транспорта, высококачественно ремонтировать и готовить к полетам материальную часть, высокими темпами вести строительство и ремонт производственных объектов и жилищ.

Движимые патриотическим чувством любви к Родине, авиарботники Московского гарнизона ГВФ обратились ко всему личному составу Аэрофлота с горячим призывом еще шире развернуть социалистическое соревнование за досрочное и высококачественное выполнение государственного плана ГВФ 1950 года. Обращение москвичей отражает патриотическое стремление всех авиаторов Гражданского воздушного флота видеть свою Родину еще богаче и могущественнее.

Обращение московских авиарботников нашло горячий отклик в подразделениях Уральского управления. В прошлом номере нашей газеты были опубликованы обязательства транспортников. Сегодня мы печатаем ответ коллектива Свердловского центрального аэропорта и коллектива пилотов подразделения, которым командует тов. Дыдыкин.

Призыв москвичей подхвачен! — таков смысл нового подъема социалистического соревнования. Уральские авиарботники преисполнены горячим стремлением добиться первенства во Всесоюзном социалистическом соревновании работников Аэрофлота.

Этому делу в значительной мере будет способствовать соревнование по профессиям, которое все шире и шире развертывается в наших подразделениях.

Нет сомнения в том, что социалистическое соревнование за досрочное и качественное выполнение плана Гражданского воздушного флота 1950 года принесет новые успехи нашим летным подразделениям и аэропортам, выдвинет Управление в целом на одно из первых мест в Аэрофлоте.

Авиарботники чтут память великого полководца

В подразделениях Уральского управления ГВФ широко отмечается 150-летие со дня смерти великого русского полководца А. В. Суворова. 16 мая в парткабинете Управления для агитаторов был прочитан instructивный доклад на тему: «Суворов — великий русский полководец».

С докладами о жизни и деятельности А. В. Суворова перед авиаторами Свердловска, Челябинска и других подразделений выступили начальник Управления тов. Косенко, инструктор политотдела тов. Путилов и другие.

Жизненный путь великого полководца является темой бесед агитаторов всех подразделений.

Ширить ряды соревнующихся за досрочное и качественное выполнение годового плана!

Вызываем авиаторов Казани

На днях работники Свердловского центрального аэропорта узнали о призыве московских стахановцев начать соревнование за досрочное и качественное выполнение годового плана. Коллектив порта с большим подъемом встретил эту новую патриотическую инициативу.

Свердловские авиаторы единодушно решили поддержать ценное начинание москвичей. Вступая в соревнование, они обязуются бороться за ежемесячное выполнение производственного плана, за обеспечение культурного обслуживания пассажиров, безопасности и регулярности полетов, за превращение магистрали Москва — Хабаровск в образцовую трассу страны.

Наш коллектив вызывает на социалистическое соревнование работников Казанского аэропорта и принимает на себя следующие обязательства:

1. Производственный план перевозок 1950 года выполнить ко Дню Сталинской Конституции — 5 декабря.
2. К 1 января 1951 года перевыполнить план воздушных перевозок по отправке пассажиров на 2 процента, по перевозке грузов — на 5 процентов, по доходам — на 4 процента
3. Обеспечить отличную регулярность вылетов.
4. Не допускать никаких-либо происшествий по вине работников аэропорта.
5. Повысить производительность труда каждого работника на 4 процента.
6. Не допускать случаев порчи и повреждения грузов, а также засылки их не по назначению.
7. Обеспечить качественным и своевременным техническим обслуживанием материальную часть базовых и пролетающих самолетов.
8. Довести исправность специального и бортового автотранспорта до 85 процентов и содержать его в хорошем техническом состоянии. Ежемесячно экономить 5 процентов горючего.
9. Не иметь случаев нарушения финансовой дисциплины и своевременно представлять отчетность. Добиться экономии средств по станционно-линейным расходам на 5 процентов.

Принято на общем собрании работников порта.

Вызов принят

С большим удовлетворением встретили обращение стахановцев-москвичей авиарботники подразделения, где командиром тов. Дорогобузов и вступить с ним в соревнование за лучшие производственные успехи в 1950 году.

ВОДИТЕЛИ! ВКЛЮЧАЙТЕСЬ В СОРЕВНОВАНИЕ ЗА СТОТЫСЯЧНЫЙ ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЯ БЕЗ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА!

Опыт лучших — в массы!

Миллионам советских людей хорошо известно имя новатора Лидии Корабельниковой, которая предложила развернуть соревнование за экономию и работать два-три дня в месяц на сэкономленном материале. Московские авиарботники в своем обращении призывают поддержать начин Лидии Корабельниковой и развернуть соревнование за экономию среди работников Гражданского воздушного флота. Это относится и к шоферам Уральского управления.

По инициативе передовиков автотранспорта по всей нашей стране уже развернулось патриотическое движение за стотысячный пробег автомашины без капитального ремонта. В это соревнование уже включились тысячи шоферов.

Так, бригада водителей 3-го автобусного парка г. Москвы в составе тт. Солодова, Григорьева и Аникеева, работающая на автобусе ЗИС-8, взяв обязательство добиться стотысячного пробега без капитального ремонта по шоссе с булыжным покрытием, совершила пробег в 403.354

километра. При этом вместо положенных пяти капитальных, пяти средних и семидесяти текущих ремонтов эта бригада имела всего двадцать текущих ремонтов и сэкономила 19 процентов горючего и 14 покрышек. Такие примеры не единичны.

Используя опыт стотысячников, шоферы-стахановцы Уральского управления ГВФ также берут обязательства: довести пробег автомашин без постановки их на капитальный ремонт до 100.000 километров.

Первым включился в соревнование шофер Тюменского аэропорта тов. Русецкий. За ним последовали передовые водители Казанского аэропорта тт. Гниломедов, Демченко, Светлов, Илюхин, Колсанов, Марсавин, Родионов и другие, а в Курганском порту — тт. Шумков и Меньшиков.

К сожалению, командование отдельных подразделений явно недооценивает этого замечательного начинания. Например, в

Свердловских и Челябинском аэропортах до сего времени не развернуто соревнование шоферов-стотысячников, а руководители автотранспорта этих подразделений даже не удосужились проработать директиву ГУ ГВФ и Политуправления о распространении опыта стотысячников и внедрении хозрасчета на автотранспорте.

Между тем, здесь имеются такие шоферы, как тт. Шавыров, Шутько, Бабов, Погорельчик, Домрачев, Самохин, Боровинский, Рудаков и другие, которые отлично знают автомобильную технику и на протяжении длительного времени имеют высокие показатели работы.

Необходимо шире развернуть социалистическое соревнование за достижение стотысячного пробега без капитального ремонта, чтобы начин передовиков Тюменского и Казанского аэропортов стал достоянием всех шоферов Уральского управления ГВФ. Товарищи шоферы, слово за вами!

С. АТАНОВ, инженер
технического отдела.

В ПОЛИТОТДЕЛЕ И ТЕРКОМЕ
СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

О социалистическом соревновании по профессиям

Командование, политотдел Уральского управления ГВФ и территориальный комитет профсоюза авиарботников утвердили Условия социалистического соревнования специалистов Управления на получение почетного звания «Лучший работник своей профессии».

Согласно Условиям, командиры кораблей и пилоты авиации спецприменения будут бороться за наивысшие экономические показатели полетов без летных происшествий. Бортмеханики и авиатехники будут добиваться переработки межремонтных ресурсов планера и мотора, наивысшей экономии горючего, запасных частей и расходного материала.

Бортрадисты и радиоператоры будут соревноваться за отличную и бесперебойную связь. Диспетчеры — за активное руководство движением самолетов, обеспечивающее безопасность и регулярность полетов.

Звание «Лучший работник своей профессии Уральского управления ГВФ» будет присуждаться один раз в квартал тем авиаспециалистам, которые по данным Условиям добьются лучших результатов в работе.

Командование, политотдел и терком предложили всем командирам подразделений, их заместителям по политической части, секретарям партийных и комсомольских организаций и председателям местных комитетов оказать всяческое содействие в развитии соревнования по профессиям.

Командование, политотдел и терком профсоюза призвали весь личный состав Уральского управления включиться в социалистическое соревнование по профессиям и взять на себя, в соответствии с Условиями соревнования, дополнительные обязательства по досрочному выполнению годового плана последнего года послевоенной сталинской пятилетки.

Партгруппа — основной помощник командования

В партийную группу метеостанции Казанского порта входит всего несколько коммунистов. Это — небольшой, но дружный коллектив. Он оказывает серьезную помощь командованию в деле улучшения обслуживания экипажей самолетов, обеспечения безопасности полетов и развития социалистического соревнования.

Сами замечательные труженики, коммунисты группы личным примером стараются увлечь за собой всех работников АМСТ, чтобы добиться высокой оправданности прогнозов, работы без малейшего брака, без единой ошибки. Для этого коллектив группы решил с помощью актива серьезно заняться воспитанием у работников коммунистического отношения к труду, повышением их идейно-политического уровня.

Коммунисты следят за тем, чтобы молодые производственники (их у нас большинство) неустанно повышали свой идейный уровень, добросовестно занимались в кружке по изучению биографии товарища Сталина, который организован на метеостанции. Они постоянно проверяют, как занимается молодежь, ведет ли записи, готовится ли к беседам. Коммунисты интересуются, как работники следят за международными событиями, как часто читают газеты, художественную литературу, посещают лекции и доклады.

Используются в партгруппе и разнообразные формы агитационной работы. Коммунисты-агитаторы простым и доходчивым языком часто рассказывают работникам метеостанции о событиях в Советском Союзе и за рубежом, о борьбе народов за мир, о знаменательных датах. Комму-

нист агитатор тов. Сычков, например, за последнее время провел семь бесед на различные темы, другие коммунисты — по 3—4 беседы.

Характерно, что коммунисты группы живо и оперативно откликаются на любую новую инициативу, которая в какой-либо степени может улучшить работу коллектива. Вот, скажем, радистка Шелкова и наблюдатель Прокофьева однажды обратились к партгруппе с предложением начать соревнование за превращение их смены в смену отличного качества. Коммунисты немедленно обсудили и поддержали это начинание. На производственном совещании они сделали его достоянием всего коллектива. Скоро стало известно, что вся смена развернула борьбу за отличное качество работы.

Один из главных вопросов работы коммунистов партгруппы является борьба за четкую организацию и высокую производительность труда. Всякое проявление нерадивого, неправильного отношения к исполнению служебных обязанностей не ускользает от внимания партгруппы и обсуждается на собраниях. Так, когда коммунисты узнали о халатном отношении наблюдателя Сопулиной к ведению документации, они решили обсудить поведение нерадивого работника на производственном совещании. После критики Сопулина заметно улучшила свое отношение к работе.

Так партийная группа помогает командованию направлять деятельность коллектива на достижение новых успехов в труде и учебе.

П. НАЗАРОВ, группарторг.

Важнейшая задача

Руководствуясь решениями и указаниями ЦК ВКП(б), парторганизация подразделения, где командиром тов. Чапманов, за истекший период учебного года провела значительную работу и добилась известных успехов в деле политической учебы.

В отличие от прошлых лет сеть партийного просвещения была лучше укомплектована, и занятия во всех трех кружках — повышенного, основного типа, а также в кружке по изучению биографии И. В. Сталина — начались более организованно. Пропагандисты тт. Евсеев, Пенкин, И. Козлов и Валеев перед началом учебного года окончили курсы при горкоме партии, что, безусловно, способствовало улучшению качества их преподавания.

Сейчас, когда учебный год в системе партийного просвещения близится к концу, следует подвести итоги и заострить внимание на тех недостатках, которые имелись в процессе обучения, с тем, чтобы их немедленно ликвидировать и успешно закончить учебу.

Слушатели кружка повышенного типа (пропагандист тов. Пенкин) закончили изучение шестой главы «Краткого курса истории ВКП(б)» и многих произведений классиков марксизма-ленинизма.

В кружке основного типа также закончи-

ли шесть глав и приступили к проработке седьмой главы. Успешно идет учеба и в комсомольско-молодежном кружке.

Наряду с этим имеется и много серьезных недостатков.

Так, во всех кружках имеют место случаи срыва занятий, почти половина слушателей не конспектирует материал. В последнее время резко упала посещаемость.

Из сказанного явствует, что партийная организация ослабила руководство и контроль партийным просвещением, занимается лишь сбором статистических данных об «охвате» коммунистов и комсомольцев политучебой.

Пропагандисты, члены партбюро и секретарь тов. Евсеев должны серьезно задуматься над тем, как лучше использовать оставшееся время. Уже сейчас надо готовиться к итоговым занятиям, наметить конкретный план повторения пройденного материала, организовать консультации и собеседования, обратив особое внимание на тех коммунистов, которые имели пропуск в учебе.

Организованно подготовиться и успешно завершить учебный год в сети партийного просвещения — такова важнейшая задача партийной организации в настоящее время.

А. ЗАБРОДИН,

Неистовый барабанщик



Бьет Черчилль в барабан, орет
Отважен и неистов:
— Скорей за мной! Вперед, вперед,
В поход — на коммунистов.

...Послушай, сэр. На задний план
Немедля погляди ты:
Они все били в барабан,
И сами были биты.

Без единой задержки

Так уж получается у диспетчера отдела перевозок Казанского аэропорта Даута Галиуллина, что он всегда бывает там, где возможна какая-либо задержка или заминка. Дежурная Кашина не вручила кладовщику почтовую накладную, и поэтому с самолета не сняли почту. Но стоило Галиуллина проверить ход загрузки самолета, как он сразу обнаружил возможность задержки.

Диспетчер быстро принял решение: снять с самолета почту и немедленно начать загрузку. Самолет ушел без задержки.

Широк круг обязанностей у диспетчера Галиуллина. Поэтому он каждую смену работает по заранее составленному плану. Обычно диспетчер, начиная свою работу, узнает, сколько в порту ночует пассажи-

ров и самолетов, потом проверяет наличие загрузки по всем направлениям.

Утром он следит за загрузкой самолетов, контролирует, как дежурные встречают и сопровождают самолеты, выдает документы.

Галиуллин внимательно следит за каждым движением рабочих смены. Однажды он заметил, что кладовщики неосторожно снимают тяжелый груз. Тут же он сделал вывод: рабочие не знают инструкции. На ближайшем разборе диспетчер отметил это и тут же познакомил кладовщиков с существующими правилами.

В смене Галиуллина все работники отдела перевозок четко знают свои обязанности и стараются делать все для того, чтобы самолеты вылетали из порта точно по расписанию. В этом — немалая заслуга диспетчера Галиуллина. Б. УФИМЦЕВ.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

Еще раз о закрытии кабин

В газете «Большевистские крылья» осенью прошлого года я уже ставил вопрос о закрытии пилотских кабин у самолетов ПО-2. Однако ни руководители технической службы, ни главный инженер Управления тов. Андриевский не ударила палец о палец в этом направлении, и зимнюю навигацию 1949—1950 года пилоты авиации спецприменения пролетали в открытых кабинах.

Мне думается, что от слов пора перейти к делу. Наши ремонтные предприятия имеют все возможности провести закрытие кабин с минимальными денежными затратами.

Что же касается нас, пилотов, то мы надеемся, что к будущей зиме все кабины самолетов ПО-2 будут закрыты.

П. ЯКОВЛЕВ,
командир звена.

Носить форменную одежду — высокая честь

Выполняя разностороннюю работу по обслуживанию воздушными перевозками нужд народного хозяйства СССР, личный состав Гражданского воздушного флота стяжал у советского народа всеобщую славу и уважение. И советский народ окружил людей гражданской авиации особой заботой и вниманием.

В Гражданском воздушном флоте за двадцать семь лет его существования сложились славные традиции, с которыми с уважением относятся все советские люди. Первейшая обязанность каждого работника ГВФ — свято блюсти эти традиции.

Одной из таких традиций является ношение личным составом Гражданского воздушного флота форменной одежды.

Совет Министров СССР постановлением от 25 февраля 1950 года утвердил описание форменной одежды высшего, старшего, среднего и младшего начальствующего состава Гражданского воздушного флота. В основу положена прежняя форма одежды личного состава ГВФ.

Большевистская партия и советское правительство всегда придавали огромное значение укреплению на производстве дисциплины и порядка, которые должны сказываться и во внешнем облике работников. Введение для начальствующего состава Гражданского воздушного флота форменной одежды является мерой, направленной на дальнейшее укрепление

дисциплины и единоначалия, на повышение роли и авторитета командиров и начальников всех степеней.

Ношение формы служит признаком выполнения данным лицом почетной государственной работы, является символом высокого доверия, оказываемого этому лицу советским народом. В то же время ношение формы накладывает на работника ответственные обязанности: быть всегда примером организованности, дисциплины и порядка, примером готовности к немедленному и четкому выполнению приказаний вышестоящего командира и начальника.

Носить форменную одежду — высокая честь. И каждый работник Гражданского воздушного флота должен свято блюсти эту честь, с уважением относиться к ношению форменной одежды. Между тем, мы встречаемся еще с неединичными примерами, когда отдельные работники ГВФ нарушают форму одежды, допускают ее смешение. Приказом начальника Главного управления ГВФ установлены сроки, по истечении которых весь начальствующий, административно-хозяйственный, личный, летно-подъемный и инженерно-технический состав Гражданского воздушного флота должен перейти на ношение форменной одежды. Сроки давно истекли, а отдельные работники продолжают нарушать этот приказ.

Советское правительство, заботясь о

внешнем облике работников гражданской авиации, установило льготы для приобретения форменной одежды: материал для пошивки одежды отпускается по оптовым государственным ценам, а его оплата производится в рассрочку в течение всего срока носки, установленного нормативами. Это проявление заботы со стороны правительства дает работникам ГВФ возможность приобрести форменную одежду, не неся одновременно больших затрат. После этого тем более недопустимым является нарушение отдельными работниками формы одежды и ее смешение.

Форменная одежда отличает работника Гражданского воздушного флота на производстве и в быту, чем накладывает на него особые заботы о своем внешнем виде, высоком политико-моральном облике и примерности в личном поведении. Нельзя забывать, что уважение к форменной одежде, ее аккуратное ношение при всех знаках различия является, прежде всего, внешним выражением дисциплинированности работника, его организованности и культуры. Не случайно, что работники, допускающие нарушение формы одежды, являются менее дисциплинированными в подразделении и совершают проступки, порочащие почетное звание работника Гражданского воздушного флота.

Ношение установленной формы одежды для каждого работника Гражданского воздушного флота является обязательным, и воспитание среди личного состава высокой дисциплины должно начинаться с требования появляться на работе в форменной одежде. Необходимо широко разъяснить

личному составу, что неуважение к форме и ее смешение являются признаком недисциплинированности и неуважения к славным традициям Гражданского воздушного флота.

Прививая каждому работнику чувство любви и уважения к форменной одежде, необходимо сочетать эту работу с воспитанием у личного состава высоких политико-моральных качеств, которые ежедневно должны проявляться в примерности на производстве, в самоотверженном труде. Лодырь и разгильдяй, допускающие брак в работе, небрежность при исполнении служебных обязанностей, недостойны высокой чести носить форменную одежду работника гражданской авиации.

Значительную часть своего времени личный состав Гражданского воздушного флота проводит вне производства. Появление работника ГВФ в форменной одежде в общественном месте предъявляет к нему требование быть примером в поведении и проявлять образец высокого морального облика. Распушенность и аморальное поведение несовместимы с почетным званием работника Гражданского воздушного флота и должны беспощадно искореняться.

Н. ИСЛЕНТЬЕВ.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.