

Большевистские КРЫЛЬЯ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ.

№ 42 (519)

ВТОРНИК

23 мая

1950 года

VIII год издания

Цена 15 коп.

Повседневно руководить общественными инспекторами

В борьбе за выполнение государственного плана, обеспечение регулярности и безопасности полетов, культурное обслуживание пассажиров немалую роль сыграл институт общественных инспекторов по безопасности полетов. Общественные инспекторы вели непримиримую борьбу за выполнение Наставлений по производству полетов, инспекций по технической эксплуатации самолето-моторного парка, за высококачественную подготовку материальной части к рейсам, за регулярность и культурное обслуживание пассажиров.

Общественные инспекторы нашего Управления тт. Феничев, Якунин, Южанин, Мартюшев и другие своей работой снискали почет и уважение среди летчиков, инженеров, техников и мотористов.

На все Управление прогремело имя Челябинского авиатехника — общественного инспектора по безопасности полетов Николая Масленникова. Словом и делом стоит он на страже безопасности полетов. За это и любят его товарищи.

Но в деятельности общественных инспекторов нашего Управления есть еще немало недостатков. Они протсекают, главным образом, оттого, что отдельные командиры, их заместители по политчасти, партийные, профсоюзные и комсомольские организации недостаточно руководят работой общественных инспекторов, редко собирают их для постановки задач, слабо популяризируют их опыт, медленно реагируют на их сигналы.

Нужно ли доказывать, что такое отношение к общественным инспекторам мстит за себя. В Свердловском летном подразделении, например, недостаточно серьезно подошли к выдвижению общественных инспекторов. И поэтому не случайно, что именно здесь имели место много случаев нарушений Наставлений по производству полетов.

Институт общественных инспекторов — огромная сила. Это тот актив, на который должны опираться в борьбе за безопасность полетов все командиры и руководители. Однако, опираясь на общественных инспекторов, не следует забывать о руководстве ими, об оказании им повседневной, конкретной помощи.

Семинары агитаторов

18 мая в Свердловском центральном аэропорту состоялся однодневный семинар агитаторов.

Агитаторы прослушали лекции и доклады на темы: «О введении персональных званий работникам ГВФ», «О Дисциплинарном уставе ГВФ», «Работа агитатора с газетой» и другие.

Участники семинара обменялись опытом, внесли много предложений, направленных на улучшение агитационной работы.

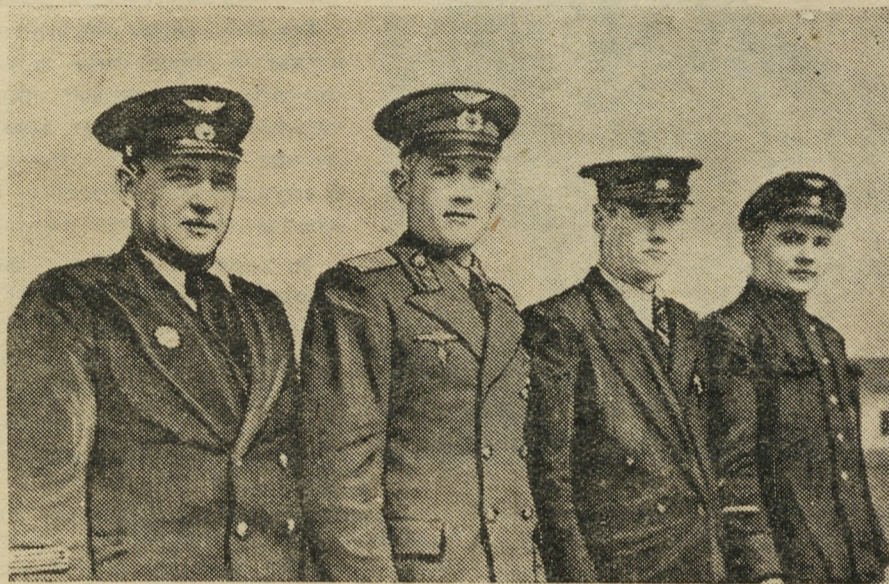
Агитатор тов. Лебединский рассказал, о том, что раньше он не увязывал беседы с жизнью аэропорта, и поэтому они были сухими и скучными. Недавно партийное бюро заслушало его отчет и указало на этот серьезный недостаток. После того, как он стал использовать местные факты, беседы стали проходить живо и интересно. Тов. Лебединский выразил надежду, что партбюро будет контролировать работу агитаторов, систематически заслушивать их отчеты и оказывать практическую помощь.

Заместитель начальника политотдела тов. Любичский остановился на задачах агитаторов в связи с обращением московских авиарботников и призвал каждого на своем участке бороться за внедрение всего того нового, передового, прогрессивного, чем так богата наша действительность.

Семинары агитаторов также состоялись в Свердловском и Казанском аэропортах.

Смелее внедрять новое, передовое, прогрессивное! Говорят командиры кораблей

Стахановский экипаж



Экипаж командира корабля тов. Грязнова заслуженно считается одним из лучших в Управлении. Своей стахановской работой он добился почетного права поднятия флага весенне-летней навигации. Члены экипажа и теперь не снижают взятых темпов.

Командир передового экипажа тов. Грязнов на днях включился в соревнование за звание лучшего командира корабля Управления. Он взял обязательство добиться высших в Управлении экономических показателей полетов и наилучшего выполнения производственного плана.

Соревнование по профессиям вызвало новый подъем трудовой энергии среди членов экипажа. Они решили совершать только высокопроизводительные рейсы. На снимке: экипаж тов. ГРЯЗНОВА.

Фото В. Плотникова.

Если быть, то быть первым...

Мало просто хорошо летать. Нужно летать лучше и производительнее всех. К этому должен стремиться каждый командир корабля, каждый авиатор. Недаром великий летчик нашего времени В. П. Чкалов говорил: «Если быть, то быть первым». Вступая в соревнование по профессиям, я ставлю перед собой трудную задачу: добиться высокого звания лучшего командира корабля Управления. Для того, чтобы

эта цель осуществилась, мне придется потратить немало труда, умения, опыта. Постараюсь приложить все силы к тому, чтобы добиться лучших экономических показателей полетов.

Обязуюсь годовой производственный план выполнить к 33-й годовщине Октября и сэкономить не менее 20 тонн горючего.

А. ГАРКИН,
командир корабля.

Вступаю в соревнование

Мне, работнику Аэрофлота, всегда бывает приятно, когда у нас появляется какая-нибудь новая инициатива, помогающая поднять нашу производительность труда, повысить культуру обслуживания пассажиров, усилить борьбу за безопасность полетов. Соревнование по профессиям, которое предложили развернуть московские стахановцы — авиарботники, мне кажется, преследует именно эту цель. Поэтому я с большим удовлетворением встретил весть о том, что такое соревнование начинается и в нашем Уральском управлении.

Я подсчитал свои возможности и решил включиться в соревнование на звание лучшего командира корабля Управления. Условия соревнования по этой профессии довольно сложные. Чтобы добиться высокого звания победителя, командиру корабля требуется отлично знать матчасть самолета и в совершенстве владеть техникой пилотирования. Ему необходимо добиться также наивысших в Управлении экономических показателей полетов и при этом не иметь летных происшествий.

Надо полагать, что такое соревнование поднимет активность командиров, улучшит их теоретическую подготовку и повысит производительность полетов. Оно, следовательно, даст большие возможности для перевыполнения производственного плана.

Вступая в соревнование по профессиям, я обязуюсь добиться максимальной экономии горючего, различных материалов, идущих на эксплуатацию самолета и всячески содействовать экипажу в улучшении экономических показателей каждого рейса.

Верю, что распространение нового, передового, прогрессивного послужит на пользу нашей любимой Родине.

М. ПАВЛОВ,
командир корабля.

В честь сессии Верховного Совета СССР

Ширится соревнование последователей Лидии Корабельниковой

Рейсы на экономленном горючем

Отвечая на призыв авиарботников-москвичей, летно-подъемный состав подразделения тов. Дыдыкина взял повышенные обязательства и трудится с большим энтузиазмом.

По примеру стахановки фабрики «Парижская коммуна» Лидии Корабельниковой, транспортники решили развернуть соревнование за экономию авиационного бензина и смазочных материалов. Пилоты и бортмеханики борются за то, чтобы к концу каждого месяца, используя экономленный бензин, налетать несколько тысяч километров.

Стахановские экипажи командиров кораблей тт. Гаркина, Лобанова и Улановой решили на экономленном в текущем году горючем совершить по несколько рейсов, приурочив их к открытию сессии Верховного Совета СССР.

Так, экипаж командира корабля тов. Гаркина на экономленном бензине делает три рейса до Ташкента и обратно, экипаж тов. Лобанова — два рейса по маршруту Свердловск—Москва—Свердловск. Используя экономленный авиабензин, самолет командира корабля тов. Улановой сможет четыре раза покрыть расстояние от Свердловска до Новосибирска.

А. БАКУЛИН.

За счет экономии

Коллектив подразделения, где командиром тов. Дорогобузов, горячо поддержал почин московских авиарботников и обязался бороться за досрочное выполнение годового производственного плана с отличными качественными показателями.

Экипаж командира корабля коммуниста Алексея Тихоновича Аксененкова первым откликнулся на призыв москвичей.

Члены передового экипажа: второй пилот тов. Куприянов, бортмеханик тов. Пандырев и бортрадист тов. Казанцев, вместе с командиром обсудив обращение, решили по примеру Л. Корабельниковой бороться за экономию горючего и ежемесячно за счет экономленного бензина выполнять один рейс по маршруту Свердловск—Москва—Свердловск.

Рейсы на экономленном горючем в честь открытия сессии Верховного Совета СССР решили совершить и другие экипажи подразделения.

П. ВЫБОРНОВ.

Беспокойный человек

НЕВЫСОКИЙ коренастый человек стоял у окна и смотрел на улицу. Порывистый ветер взвирывал мусор и дорожную пыль, поднимая их клубком в воздух. Было слышно, как мелкие песчинки тинькались в стекло. Зашумел дождь. Косые струи разбивались о гладкую поверхность и, слезая, стекали вниз, оставляя грязные полосы.

Масленников взволнованно прошелся по комнате. Даже дома Николай Осипович не забывает своих забот: он не только авиатехник, но и общественный инспектор.

Наутро, прядя пораньше на аэродром, Масленников осмотрел самолеты тщательнее обычного. Записав результаты проверки в журнал, общественный инспектор направился к командиру подразделения.

Второй год авиатехник Николай Осипович Масленников по мандату общественности стоит на страже безопасности полетов. Трудно переоценить все то, что он сделал, учесть все недостатки и «мелочи», которые были устранены по сигналам общественного инспектора. Об этом рассказывают многочисленные записки в журнале инспектора и лаконичные слова на полях: «исправлено», «устранено», «сделано».

... Однажды авиатехник обнаружил, что маслонионы сильно засорены. Ясно, что при заправке этими бидонами пыль и песок могли попасть в баки и тем самым вызвать падение давления масла в системе, а это грозило вынужденной посадкой. По предложению Масленникова бидоны прочистили и промыли, а масляная воронка, во избежание возможности засорения маслобака, была оборудована двойным фильтром. Другой бы, может, на этом и успокоился.



Но Николай Осипович решил довести дело до конца. Он предложил при заправке в плохую погоду пользоваться специальным чехлом.

Однажды Масленников увидел, что моторист Лебедев проворачивает винт от руки. Не пользовались приспособлением Шутова и другие работники технической службы, а те, кто пользовался, делали это неправильно. В тот же день он собрал техников и мотористов и наглядно показал, как надо проворачивать винт, а также объяснил, почему этого нельзя делать вручную.

Ничто не проходит мимо внимания Николая Осиповича. Заинтересовался он и тем, почему так часто сменяют колеса у самолета.

— Нельзя ли продлить срок их эксплуатации? — подумал инспектор.

Оказывается, болты, крепящие диск колеса к реборде, быстро разбалтываются и, если своевременно их не завернуть, колесо придет в негодность или хуже того — болты срежет при посадке. После сигнала общественного инспектора болты стали подтягиваться вовремя, и это значительно продлило срок эксплуатации колес.

Сам Масленников образцово обслуживает закрепленные за ним самолеты, о чем говорят многочисленные благодарности командования. За отличную подготовку к весенне-летней навигации он получил стахановскую путевку.

За последнее время в подразделении нет случаев нарушения приказов и инструкций по обслуживанию самолетов, в чем немалая заслуга общественного инспектора, которого любовно называют «беспокойным» человеком.

Беспокойство Николая Осиповича Масленникова — это не бесцельная суетливость, а чувство, присущее многим советским людям, которые никогда не успокаиваются на достигнутом, не довольствуются результатами сегодняшнего дня, а смотрят вперед, держат и ищут новое. Это — беспокойство, спокойного, уверенного в себе человека, и оно идет от глубоко осознанного чувства ответственности за порученное дело.

И авиатехник Масленников гордится, когда слышит за спиной эти слова:

— Нет беспокойный человек.

В. НЕУМИН.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„Годлевский приказал ждать“

Под таким заголовком в 38 номере нашей газеты было опубликовано письмо тов. Пронина. Как нам сообщил начальник Свердловского центрального аэропорта, факты, изложенные в заметке, подтверди-

лись. Начальник гаража тов. Годлевский предупрежден, что в случае повторения беспричинных задержек рейсовых автобусов на него будет наложено административное взыскание.

Оздоровление детей

В нынешнем году большое число детей авиаработников пройдет оздоровительную кампанию в пионерских лагерях. Лагери будут организованы в Свердловске, Казани и Тюмени. Первый выезд состоится 10 июня.

ПРОЧИТЕ ЭТУ КНИГУ

„У нас уже утро“

Роман Александра Чаковского «У нас уже утро», удостоенный Сталинской премии за 1949 год, привлекает не только новизной и значительностью темы — борьба советских людей за преобразование Южного Сахалина, но и горячим патристическим чувством, искренним волнением, которым пронизана эта книга.

В центре повествования — образ майора Доронина, кадрового офицера, орденоносца, провоевавшего всю войну, демобилизованного из армии и направленного на Южный Сахалин. Его назначают директором рыбокомбината на западном побережье острова.

Убогие, наполовину разрушенные пехи, непригодный флот, фанерные, словно игрушечные, домики, непригодные для жилья, дикость, кустарщина, вопиющая техническая отсталость, сочетающаяся с грабительскими, хищническими приемами рыбной ловли, — таково неприглядное наследие, оставленное японцами. Оскорбительно жалким и недостойным выглядит все это на земле, которая отныне и навсегда стала советской.

Доронин знает, что пройдут недели, несколько месяцев — и Сахалин получит флот, технику, кадры, все необходимое. Но работать нужно сегодня. Нужно начинать перестройку жизни на комбинате — этом

кусочке острова. Нужно создавать трудовой коллектив.

Каждый шаг в работе Доронина и его новых товарищей, возрождающих к жизни и строящих заново рыбокомбинат, дома, сложное рыболовецкое хозяйство, — это борьба, упорная, самоотверженная борьба с темным миром, за утверждение новых порядков на молодой советской земле.

Доронин смело поддерживает все новое, передовое, воодушевляет ценную инициативу рыбаков. Благодаря этой инициативе, новаторской мысли рыбаков комбинат сумел решить важнейшую проблему зимнего лова. Японцы боялись сахалинской зимы. Побережье пустело, лов прекращался. Советские люди доказали, что рыбу можно ловить круглый год.

Доронин все более тесно сближается с работниками и рыбаками комбината, перед ним раскрываются великое внутреннее богатство и сила этих людей.

Вот, например, работник комбината Нырков. Сначала он не очень уверен в том, что на Сахалине можно по-настоящему жить, боится выписать к себе жену. Но незаметно для себя он сродняется с землей, которая раньше была для него «чужой». Он выступает как смелый новатор, предлагает небывалое, невиданное на острове дело — лов рыбы в зимних условиях.

С удивлением и радостью чувствует Доронин в Ныркове, этом «исполнительном, но простоватом парне», «что-то новое — внутреннюю силу и убежденность в своей правоте».

Внимательно приглядываясь к новым людям, товарищам по труду, Доронин сразу же выделяет среди них рыбака Алексея Весельчакова, как нечто «чужеродное» в коллективе. Весельчаков боится выдать свои трудовые «секреты», он пытается сохранить свое рыбацкое умение как «монополью».

Не может Доронин примириться с тем, чтобы впереди всех по трудовым показателям шел «единоличник», жадный деляга и шкурник, для которого труд лишь средство личного обогащения. Доронин отправляется в рейс вместе с Весельчаковым, он упорно бьется над тем, чтобы «рассекретить» его опыт и умение. Страницы об этой борьбе Доронина с «весельчаковщиной», пожалуй, самые яркие и запоминающиеся в романе... И когда на этот же комбинат приезжает сын Весельчакова — молодой советский рыбак Дмитрий Весельчаков, — мы чувствуем, что завязывается не просто семейный, а глубоко социальный жизненный конфликт.

Еще в начале мая начальник аэродромной службы Свердловского аэропорта тов. Чадов пообещал работникам ремпредприятия вспахать землю для посадки картофеля. Он клятвенно уверял, что вся работа будет окончена еще к прошлой пятнице. Но когда этот срок миновал, Чадов перенес его на вторник, затем на среду и четверг.

Вот уже прошла вторая пятница, а за вспашку нашей земли еще никто и не думал приниматься. Поистине, у тов. Чадова получается «семь пятниц на неделе».

Нас не интересует календарь Чадова. Пусть он его еще в несколько раз увеличит. Но ведь от такой системы работы страдают интересы рабочих ремпредприятия. Добрая половина их, очевидно, останется без огородов потому, что с 20 мая, по постановлению горсовета, жители могут занимать свободную землю.

Но тов. Чадова это мало беспокоит. Он все еще продолжает обещать. Но какова цена этих обещаний? Когда же от слов он перейдет к делу?

Рабочие ремпредприятия крайне недовольны таким поведением тов. Чадова. В то же время непонятно, почему руководство, партийное бюро и завком ремпредприятия так равнодушно относятся к нуждам рабочих и не принимают никаких мер для оказания им помощи в приобретении и обработке огородных участков.

Н. БАРХАТОВ.

Радиооператоры с характером

Утро 17 мая. Радиооператор Вершинина сидит за ключом в комнате радиобюро Свердловского центрального аэропорта и спокойно передает очередные радиogramмы. Внезапно спокойствие оставило ее, и складки гнева появились на лице: радиооператор Казани попытался передать сначала свои радиogramмы, а потом уже перейти на прием из Свердловска.

— Вот наглость, ни за что не уступлю, — процедила сквозь зубы Вершинина и ожесточенно заработала ключом. В эфир условным обозначением понеслось властное требование:

— Примите мои РД.

Но корреспондент Казани, очевидно, тоже человек с характером, настойчиво требовал принять сначала его радиogramмы.

Такая радиодуэль продолжалась в течение нескольких минут, за которые оба радиооператора с успехом могли бы значительно разгрузить свой запас корреспонденций.

— Такие случаи часто бывают в нашей практике, — говорят в Свердловском центральном аэропорту.

Позволительно спросить, когда же они прекратятся, когда радиооператоры службы связи перестанут нарушать трудовую дисциплину и задерживать срочную корреспонденцию?

Б. УФИМЦЕВ.

И вот уже один за другим выходят в океан все новые суда, которые ведут люди, овладевшие «секретами» морского и рыбацкого дела, которые строят всю свою жизнь и работу по законам советского коллектива.

Сахалин — далекий остров, отдаленный от материка проливом. Но этот остров связан крепкими узами с большой советской землей. Когда читаешь «У нас уже утро», все время чувствуешь дыхание большого мира, с которым неразрывно связаны судьбы, жизнь и работа героев романа.

«У нас уже утро» — этими словами копчается роман, и читатель видит утро новой жизни исконно русского кусочка родной земли, возвращенного Родине.

Советская литература широко раздвинула рамки поэтического изображения действительности. Она перестала быть литературой «среднерусской полосы». Каждое новое произведение открывает нам новые стороны, новые области нашей советской жизни. И читая книгу А. Чаковского, мы чувствуем этот пафос «открытия новых земель», пафос освоения новых сторон действительности нашей литературой.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.