

Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (550)
ПЯТНИЦА
26 мая
1950 года
VIII год издания
Цена 15 коп.

Ширить соревнование специалистов

С каждым днем все шире и шире раз­вертывается социалистическое соревнова­ние за право получения почетного звания лучшего работника своей профессии в Уральском управлении ГВФ.

Первыми на обращение командования, политотдела и территориального комитета профсоюза авиарботников откликнулись командиры кораблей тт. Павлов, Грязнов, Гаркин. Вслед за ними в соревнование по профессиям включились авиатехники тт. Подкорытов, Цветков, Печенкин и другие.

Редакция получает множество писем от бортрадистов, диспетчеров, работников отде­лов перевозок и других авиаспециали­стов. В письмах — выражение готовно­сти поддержать новое, передовое, прогрес­сивное, конкретные обязательства и за­верения — добиться первенства в сорев­новании.

Вот, например, что пишет в своем письме бортрадист-миллионер Андрей Ха­баров. «Я понимаю, что, вступая в сорев­нование за звание лучшего бортрадиста Уральского управления, мне придется еще больше работать над совершенствованием своего мастерства. Для достижения этой цели я возьму себе за правило в каждом рейсе решать 2—3 задачи по радионави­гации».

«Вступая в соревнование по профессиям, я обязуюсь добиться максимальной эконо­мии горючего, различных материалов, пду­щих на эксплуатацию самолета и всячески содействовать экипажу в улучшении эконо­мических показателей каждого рейса», — пишет в своем письме командир корабля тов. Павлов.

Соревнование по профессиям — дейст­венная форма повышения производствен­ной активности и мастерства авиарботни­ков. Характерно, что многие письма со­держат в себе обязательства внести и внедрить одно или несколько рационализа­торских предложений.

Целью настоящего соревнования являет­ся подтягивание отстающих до уровня передовиков и достижение на этой основе коллективной стахановской работы всех специалистов ГВФ.

И для того, чтобы эта цель была до­стигнута, нужно проинизать соревнование по профессиям духом социалистической взаимопомощи, организовать шефство ма­стеров своей специальности над молодыми и отстающими работниками. Опыт лучших наших специалистов, пилотов, техников, диспетчеров, связистов должен стать до­стоянием всего коллектива подразделения, Управления, Аэрофлота.

В этом отношении неопценимую помощь могут оказать стахановские школы. Опыт организации таких школ в отдельных на­ших подразделениях есть. Нужно их воз­родить, а где не было — создать.

Уральские авиарботники! Все, как один, вступайте в соревнование по проф­ессиям! Увеличивайте ряды отлични­ков! Боритесь за превращение каждой службы, каждого аэропорта и подразделе­ния в подразделения отличного качества.

Благодарность заместителя министра

Заместитель министра электростан­ций СССР тов. Дробышев за отличное выполнение задания в тяжелых метеорологических условиях 21 мая вынес благодарность пилоту Свердловского летного подразделения тов. Мезенцеву. В порядке поощрения начальник Уп­равления повысил тов. Мезенцева в должности. Благодарность зам. ми­нистра занесена в личное дело тов. Мезенцева. Л. ЗИМИН.

Социалистическое соревнование по профессиям

Говорят авиаспециалисты

★
★ ★ ★
На 150 процентов

Несколько лет я работаю авиатехни­ком. За это время мне много раз прихо­дилось убеждаться в силе социалистиче­ского соревнования. Оно помогло слабым рабочим овладеть сложным мастерством, а отстающим коллективам выходить в чис­ло передовиков. Оно все время играло большую роль в деле повышения произ­водительности труда, улучшения качества выполняемой работы.

Так уж повелось у технических работ­ников ЛЭРМ'а Свердловского централь­ного аэропорта — каждую знаменательную дату в жизни нашей страны они встре­чают новым подъемом соревнования.

Ежегодно мы становимся на стаханов­скую вахту в честь годовщины Великого Октября, 1 Мая, Нового года. Нынче не­бывалым стахановским трудом был отме­чен день выборов в Верховный Совет СССР. И всегда в результате таких вахт авиарботники добивались больших трудо­вых успехов и приносили Родине все но­вые и новые производственные подарки.

Поэтому мы с таким большим подъемом встречаем появление в соревновании всего нового и прогрессивного. Недавно мы узнали об организации соревнования по профессиям. Безусловно, и оно вызовет но­вый производственный подъем.

Ознакомившись с условиями соревнова­ния, я охотно включаюсь в него и по­ стараюсь к исходу второго квартала до­биться ежемесячного выполнения норм на 150 процентов, повышения экономии го­рючего и расхода различных материалов на 200 процентов.

Условия соревнования на лучшего авиа­техника предусматривают внедрение ра­ционализаторских предложений, помощь молодым рабочим, постоянное совершен­ствование знаний. В свою очередь, я обя­зуюсь внести три рационализаторских предложения, подготовить ученика на мо­ториста и сдать зачеты на технический класс.

Е. ПОДКОРЫТОВ,
авиатехник.

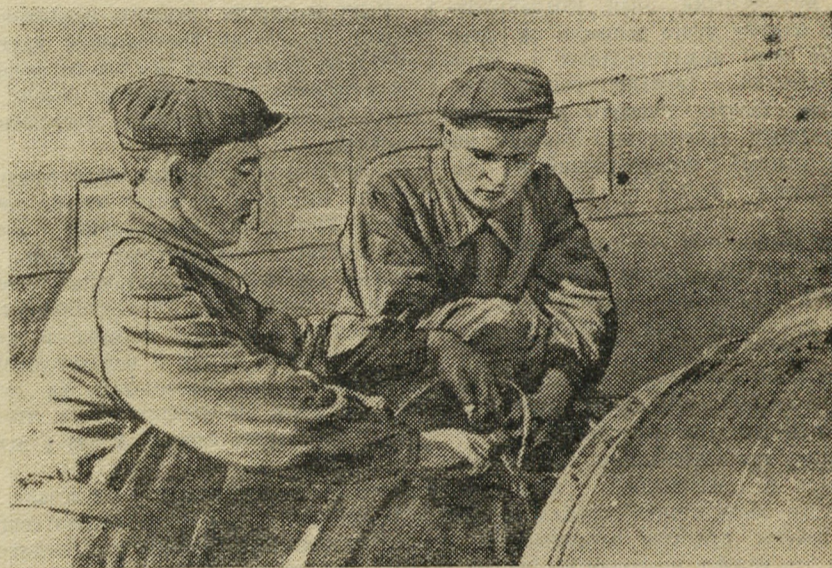
Передовыми методами

Мне кажется, если авиатехник будет пользоваться передовыми методами обслу­живания и эксплуатации материальной ча­сти, то он без особого труда выполнит все требования условия соревнования на зва­ние «Лучший авиатехник авиации спец­применения и МВЛ Уральского управления ГВФ».

Эти условия в основном требуют, чтобы авиатехник образцово выполнял свои обя­занности, отлично обслуживал материаль­ную часть. Для того, чтобы добиться наи­лучших показателей, вступая в соревнова­ние, я решил в два раза увеличить суще­ствующий срок службы инструмента и оборудования, усилить экономию запасных частей и расходного материала на 50 про­центов. Кроме этого, думаю всеми силами способствовать пилотам в экономии горю­чего, присутствовать при заправке. И, на­конец, постараюсь разработать и внедрить в производство одно рационализаторское предложение.

П. ВАРАКСИН,
авиатехник.

Бригада отличного качества



В ЖИЗНИ очень часто бывают такие моменты, когда какое­либо событие или случайность помогают человеку открыть в себе но­вые способности, новые возможности. Так случилось и у моториста Казан­ского аэропорта тов. Липатова.

Однажды в порту скопилось много машин, а технических работников не хватало. Чтобы не сорвать рейсы, авиатехнику Белозерову пришлось ра­ботать на одной машине, а мотористу Липатову — на другой.

Впервые моторист самостоятельно, без помощи техника, снял, запаял и поставил на место радиатор. Все это он проделал на 40 минут быстрее, чем требовалось по норме. Проверка пока­зала, что моторист хорошо выполнил работу и, стало быть, может обходить­ся без авиатехника.

С этого времени Белозеров уверен­но поручает своему мотористу выпол­нение самых ответственных работ. Инициативный и настойчивый Липа­тов никогда не ждет, пока ему дадут задание. Он сам постоянно отыскивает дефекты и быстро устраняет их. Бла­годаря такой слаженной работе их бригада по праву считается одной из лучших на техэксплоатации.

На днях авиаспециалисты включи­лись в соревнование по профессиям. Это обязывает их еще более повы­сить производительность труда и улучшить качество работы.

НА СНИМКЕ: члены бригады отлич­ного качества моторист Липатов (спра­ва) и авиатехник Белозеров произво­дят осмотр мотора.

Фото И. Бак.

Ответим делом

В Свердловском аэропорту уже многие авиаторы откликнулись на призыв моск­овских авиарботников и включились в со­ревнование за досрочное и высококачест­венное выполнение плана 1950 года.

С большим удовлетворением встретили авиаспециалисты условия соревнования на получение почетного звания «Лучший ра­ботник своей профессии».

— Хотя мы не имеем закрепленных ма­шин и обслуживаем проходящие самолеты, но мы будем настойчиво добиваться уве­личения межремонтных ресурсов мотора, экономии горючего, запасных частей и

расходного материала, — единодушно ре­шил коллектив службы.

Включаясь в соревнование, я лично беру обязательства:

1. Отлично готовить к полетам мате­риальную часть.
2. Борьба за строжайшую экономию запчастей и горюче-смазочных материалов.
3. Ежемесячно добиваться экономии авиабензина, достаточного для полета 10 часов.

По перечисленным пунктам вызываю на соревнование авиатехника тов. Красов­ского.

П. ЦВЕТКОВ,
авиатехник.

Использую все возможности

Вступив в соревнование на звание луч­шего бортмеханика Управления, я поста­раюсь использовать новые возможности для улучшения своей работы. Во-первых, добьюсь экономии до конца года десяти тонн горючего, во-вторых, буду работать так, чтобы не снимать ни одной детали с машины до выработки ее амортизационно­го срока службы.

Для этого постараюсь постоянно прини­мать личное участие в обслуживании са­молета на земле, руководить работой тех­нической бригады, которая готовит корабль к рейсу. Я прекрасно понимаю свои зада­чи в обслуживании машины и ясно отдаю себе отчет в том, что от меня в первую

очередь зависит исправность самолета и моторов и безотказная их работа в воз­духе.

Я убежден, что, если бортмеханик до­бьется полного отсутствия дефектов на са­молете, сокращения простоев материаль­ной части на техобслуживании, его ма­шина не будет иметь случаев срывов рей­сов и задержек вылетов. А это и тре­буется по условиям соревнования.

Постараюсь приложить все силы для выполнения всех этих требований и в со­ревновании на звание лучшего бортмеха­ника Управления добиться первенства.

Г. ПЕЧЕНКИН, бортмеханик.

Высокое звание

Давно закончился рабочий день, напряженный, горячий, трудовой день летчиков, но агитатор Григорий Васильевич Тарелкин не спешит идти домой. Зайдя к заместителю командира подразделения по политчасти Михаилу Захаровичу Вышедскому, он рассказывает о проведенной сегодня полтинформации, советуется, как лучше подготовиться к очередной беседе, какую подобрать литературу, докладывает о замеченных недостатках, и они вместе обсуждают, как их устранить.

Уже темнеет, когда Григорий Васильевич приходит домой. Поужинав, он принимается за работу. Надо прочитать свежие газеты, набросать конспект предстоящей беседы, найти и выписать цитаты. К каждой, даже хорошо знакомой, теме агитатор тщательно готовится. Он широко использует высказывания Ленина и Сталина, а также материалы из газет, подбирает примеры из художественной литературы, приводит факты из жизни подразделения, что делает его беседы живыми и интересными. Зная, что слушатели всегда задают много вопросов на самые различные темы международных и внутренних событий, Тарелкин систематически читает газеты, журналы и новинки художественной литературы. Поэтому пилоты на каждый интересующий их вопрос получают ясный и обстоятельный ответ.

Рано начинается трудовое утро на аэродроме, но еще раньше приходит сюда заместитель командира подразделения по летной службе Григорий Тарелкин. Подтянутый, свежеевыбранный, в белоснежном воротничке, он проводит с пилотами беседу: «О введении персональных званий для начальствующего состава ГВФ».

Объяснив, что персональные звания присваиваются в соответствии с занимаемой должностью, образованием, стажем практической работы, агитатор рассказывает о том, что это важное мероприятие партии и правительства призвано способствовать дальнейшему укреплению дисциплины, порядка и ответственности каждого работника ГВФ за выполнение своих служебных обязанностей.

— Это в первую очередь, — говорит он, — относится к нам, пилотам, ибо мы

отвечаем не только за сохранность дорогостоящих машин, вверенных грузов, но и за жизнь людей... Поэтому наша первейшая обязанность — работать без летных происшествий, строго соблюдать все инструкции и Наставления по производству полетов. Наши передовики: тт. Филинских, Тупиков, Гаврилов и другие выполняют все инструкции и поэтому за все время своей работы не имеют происшествий. А вот пилоты тт. Лоншаков и Клопов рулят без провожающего на хвосте, считая, видимо, это «мелочью».

Тут же Григорий Васильевич подробно разъясняет, к чему может привести подобное нарушение.

Беседа закончена. Пилоты, получив задание, идут к самолетам. Поднимается ветер. Тарелкин на линейке дает последнее указание летчикам: как совершать посадку при ветре, как определить — садиться на колеса или на три точки. Как рачительный хозяин, проверяет он каждую машину перед вылетом.

Один за другим самолеты поднимаются в воздух и, сделав контрольный круг, ложатся на курс. Через несколько часов они возвращаются и вылетают по новому заданию. Потом начинаются послеполетные разборки.

Незаметно подкрадывается вечер. Тарелкин мысленно подводит итоги: почта и грузы доставлены своевременно, отлично выполнены и специальные задания. День прошел неплохо. Но постоянное чувство заботы, некоторой неудовлетворенности не покидает агитатора. Сегодня он заметил, что некоторые курят в неположенном месте. Надо будет побеседовать на эту тему. Тарелкин записывает все то, что предстоит ему делать завтра. А дел у агитатора много.

Быть агитатором — высокая честь для каждого человека, — сказал секретарь парторганизации Григорию Васильевичу, когда его утверждали на бюро.

Эти слова глубоко запали в душу коммуниста Тарелкина. И всей своей работой, поведением, личным примером образцового выполнения служебных обязанностей он старается оправдать высокое звание агитатора.

В. НЕУЙМИН.

Беседы агитатора

Много нового и интересного узнают работники метеостанции Казанского аэропорта из бесед агитатора синоптика тов. Сычкова. Он регулярно, каждую неделю, делает сообщения о текущих событиях в нашей стране и за границей, рассказывает об успехах стран народной демократии, освободительном движении в колониальных странах и многочисленных забастовках рабочих в Западной Европе.

Особенно запомнились его беседы о Гер-

манской демократической республике и о строительстве социализма в Китае.

Однако следует заметить, что в основном хорошие и содержательные беседы агитатора часто все же бьются слишком растянуты, и их трудно усвоить.

Хочется пожелать нашему агитатору больше работать над словом, тщательнее отбирать материал, теснее увязывать его с жизнью и задачами нашего коллектива.

Л. ЯСЮКЕВИЧ.

За стотысячный пробег автомобиля без капитального ремонта

Дело нашей чести

На днях коллектив нашего гаража обсудил статью С. Атанова «Опыт лучших — в массы!», где рассказывалось об опыте передовых шоферов, которые развернули соревнование за стотысячный пробег автомашины без капитального ремонта.

Мы, шоферы Свердловского аэропорта, поддерживаем начинание стотысячников и включаемся в соревнование за увеличение межремонтного пробега, за экономию резины и горюче-смазочных материалов.

Следует сказать, что некоторые водители до сих пор недопонимают значения патристического движения стотысячников. В чем ценность этого почина?

Возьмем, к примеру, грузовые автомашины «ЗИС-5» и «ГАЗ-51». Пробеги этих автомобилей до первого и второго среднего ремонта составляют по 25 тысяч километров, а до капитального — 75 тысяч. Когда машина ставится на средний ремонт, у нее необходимо капитально отремонтировать два-три агрегата (обычно двигатель, коробку скоростей и рулевое управление), а также произвести осмотр и заменить износившиеся детали.

Шоферы-стотысячники удлинняют межремонтный период в полтора-два раза, т. е.

ставят машину на средний ремонт не через 25 тысяч километров, а через 40—50 тысяч. Учитывая, что на средний ремонт одной машины требуется от 2-х до 3-х тысяч рублей, общая сумма экономии даже в небольшом автхозяйстве получается довольно внушительной.

Вдобавок, водители-отличники в процессе эксплуатации автомашины, технически грамотно обслуживая материальную часть, экономят на текущих ремонтах, горюче-смазочных материалах и резине.

Известных успехов добились и мы, водители Свердловского аэропорта. Так, шофер тов. Боровинский довел пробег своей автомашины «ГАЗ-51» без среднего ремонта до 46 тысяч километров. Спидометр автомобиля «ЗИС-5» водителя тов. Самохина показывает уже 33 тысячи, а недавно произведенный техосмотр выявил, что машина находится в отличном состоянии и ремонт долго еще не потребуется.

Включаясь в соревнование за получение почетного звания «Лучший работник своей профессии Уральского управления ГВФ», мы берем обязательство — довести пробег своих автомашин до ста тысяч километров без капитального ремонта, бо-



Передовые рабочие ремпредприятия—дефектовщик Тихон Попов и укомплектовщица Евгения Ширяева, соревнуясь за досрочное и качественное выполнение годового плана, еще в апреле выполнили свое полугодовое задание и теперь работают в счет второго полугодия.

НА СНИМКЕ: дефектовщик ПОПОВ проверяет поршни. Справа—укомплектовщица ШИРЯЕВА.

Обзор стенной печати

Интересный номер

Две недели прошло с тех пор, как при политотделе закончился смотр стенных газет подразделений Уральского управления ГВФ. Смотр активизировал работу редакционных коллективов, и это хорошо видно на примере очередного номера стенной газеты «Самолет».

Газета «Самолет» на смотре получила первое место. Однако успех не вскружил голову членам редколлегии (тт. Мезенцев, Влида, Крымский). Они решили работать еще лучше.

Перед нами номер, датированный 18 мая. Под шапкой «Тяжело в учении, легко в бою» нарисован красочный портрет Александра Васильевича Суворова. Передовая статья «Великий русский полководец» рассказывает о величайших заслугах генералиссимуса, чье имя принесло бессмертную славу русскому оружию.

Номер вышел через шесть дней после опубликования призыва московских авиаторов — развернуть социалистическое соревнование за досрочное и качественное выполнение годового плана. И правильно поступила редакция, посвятив большую часть номера откликам на этот призыв.

В заметке «Призыв москвичей подвигачен» приводятся обязательства коллекти-

ва — план 1950 года выполнить к 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции без летных происшествий.

В подборке «Социалистическое соревнование по профессиям» помещены обязательства пилота Г. Слабоус, авиатехника Б. Карпова, авиамоториста А. Савина и мойщицы самолетов М. Паздниковой. Вступая в соревнование по профессиям, эти люди не только обязались бороться за получение почетного звания лучшего работника своей специальности, но и вызвали на индивидуальное соревнование своих сменщиков.

В целом номер получился интересный, боевой, содержательный. Он еще раз свидетельствует о том, что при умелой постановке работы в самой редколлегии, стенная газета является надежным помощником командования в развертывании и руководстве социалистическим соревнованием.

В. ИВАНОВ.

Заочные соревнования

Центральный комитет профсоюза авиарботников утвердил Положение о заочных соревнованиях физкультурных коллективов ДСО «Самолет» по легкой атлетике в 1950 году.

Соревнования имеют своей целью стимулировать массовое развитие легкой атлетики, улучшить учебно-воспитательную работу, выявить новых способных легкоатлетов из числа членов союза авиарботников, способствовать росту их спортивного мастерства.

Заочные соревнования проводятся в два тура. Первый тур состоится 3—4 июня, второй — 2—3 сентября.

Участвовать в соревновании могут все члены профсоюза авиарботников, а также члены их семей.

В программе соревнований первого тура: бег на 100, 200, 800, 5.000 метров, прыжки в длину с разбега и толкание ядра (для мужчин и юношей). Для женщин и девушек — бег на 100 и 400 метров, прыжки в высоту с разбега, метание диска и толкание ядра.

Во втором туре для мужчин — бег на 100, 400, 1.500 и 10.000 метров, прыжки в высоту с разбега, метание диска и копьей, а для женщин — бег на 100, 200 и 800 метров, прыжки в длину с разбега и метание копьей.

Ответственный редактор

А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.

Г1650730.

Заказ № 4296.

Е. БОРОВИНСКИЙ, М. САМОХИН,
А. ДЕМЕНЬШИН, шоферы.