

Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 52 (559)

ПЯТНИЦА

30 июня

1950 года

VIII год издания

Цена 15 коп.

Благоустроим наши аэропорты

С каждым днем меняется облик нашей Родины. Благоустраиваются города и села, разбиваются новые сады, парки, стадионы. Жизнь становится не только богаче, но и красивее.

Вместе со всем советским народом благоустройством занимаются и авиарботники. Они приводят в порядок аэропорты, разбивают на их территории зеленые скверы, цветочные клумбы, асфальтируют дорожки, обновляют наглядную агитацию.

— Все для удобства авиационных пассажиров! — под таким лозунгом трудятся на субботниках комсомольцы и домохозяйки, пилоты и техники, работники бухгалтерии и снотипики. В подразделениях Уральского управления ГВФ таких субботников в нынешнем году проведено больше пятидесяти.

Почти не узнать сейчас Свердловский центральный аэропорт. Реставрированное здание аэровокзала выглядит нарядно и вызывает одобрение у любого, даже чрезмерно требовательного пассажира. Ресторан и гостиница радуют глаз образцовой чистотой, уютом и культурой в обслуживании. К зеленым насаждениям прошлых лет прибавилось много новых декоративных деревьев и кустарников.

Отрядные изменения наблюдаются нынче и в Казанском, Тюменском, Молотовском и других аэропортах. Призыв московских авиаторов — превратить аэропорты на трассе Москва—Хабаровск в образцовые усилиями уральских авиарботников — претворяется в жизнь.

Огромную роль в благоустройстве аэропортов, наряду с партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями, играют женсоветы. Умелые руки домохозяйки наводят чистоту и создают уют даже там, где на первый взгляд ничего сделать нельзя.

В этом свете важное значение приобретает обращение председателя женсовета Молотовского аэропорта тов. Кузовлевой, напечатанное в сегодняшнем номере «Большевистских крыльев». Тов. Кузовлева справедливо считает, что жены авиаторов могут сделать значительно больше того, что ими уже сделано. Она предлагает организовать на страницах газеты обмен опытом работы женсоветов.

Хочется думать, что ее голос будет услышан женщинами Курганского, Челябинского и других аэропортов нашего Управления. Хочется верить, что жены авиаторов сделают еще больше для благоустройства своих аэропортов.

Аэропорт — воздушные ворота социалистического города. Сделаем их красивыми, культурными, благоустроенными, достойными самих городов!

Местные радиопередачи

НЕДАВНО в Свердловском центральном аэропорту организована редакция местного радиовещания. Ежедневно, в среду и субботу, из репродукторов доносится: «Внимание! Говорит редакция радиовещания. Начинаем наши передачи».

В устных радиогазетах отражается многогранная жизнь порта, рассказывается о достижениях лучших стахановцев. Нередко у микрофона выступают отдельные авиарботники с рассказом об опыте своей работы.

В прошлую субботу редакция организовала интересную тематическую передачу на тему «Спасибо товарищу Сталину за счастливое детство». Передача была посвящена жизни пионерского лагеря аэропорта.

Л. БАБИИ.

Навстречу Дню Воздушного Флота

Новая плеяда „миллионеров“



Замечательная плеяда «миллионеров» Уральского управления ГВФ пополнилась новыми, славными авиаторами.

Знак «За налет одного миллиона километров» получила прославленная летчица легкомоторной авиации Анна Григорьевна Широкова (снимок слева). Сейчас она работает в должности командира подразделения.

Бортмеханик Геннадий Александрович Ким (снимок справа) заслуженно считается одним из лучших специалистов своей профессии. Налетав миллион километров по воздушным дорогам нашей Родины, он до тонкостей изучил моторы самолета ЛИ-2 и обслуживает их с полным знанием дела. Безупречной работой материальной части бортмеханик-миллионер обеспечивает своему экипажу успешное выполнение каждого рейса.

Свой богатый стахановский опыт, тов. Ким умело передает молодым специалистам.

Фото В. Плотникова.



Не успокаиваясь на достигнутом

В соревновании за досрочное и качественное выполнение плана 1950 года авиарботники Свердловского центрального аэропорта добились высоких производственных успехов. Досрочно завершив полугодичное задание к 22 мая, они не успокоились на достигнутом, а продолжали наращивать темпы.

Готовы достойную встречу Дню Воздушного Флота СССР, авиарботники базового порта уже к 27 июня завершили месячный план по общему тоннажу на 126 процентов и по доходу — на 101 процент.

Активно содействовали успешной работе коллектива порта сотрудники отдела перевозок и службы движения. Старший диспетчер тов. Крылова, дежурная тов. Семеняга, диспетчеры тт. Смирнов и Кондрашов, да и многие другие труженики порта работали, не жалея сил.

Для лучшего обслуживания пассажиров перевозчики вновь открыли два справочных бюро в городе. На железнодорожном вокзале открыта касса для продажи билетов. Там же передаются объявления по радио о предстоящих рейсах самолетов.

А. БЕРДНИКОВ.

Достойная встреча

Еще за несколько дней до окончания июня на предприятии стало известно о том, что полугодичный план выполнен досрочно. Этому способствовала особенно хорошая работа коллектива в период стахановской вахты в честь сессии Верховного Совета СССР.

В рядах передовиков соревнования на предприятии вот уже несколько месяцев подряд идут работники цехов разборки, ремонта и агрегатного. Многие бригады значительно перевыполняют установленные нормы. Например, бригада отличного качества тов. Курихина ежемесячно выполняет свое задание на 200—250 процентов.

Не отстает от нее и бригада в составе тт. Мордвинова и Грехова. Ее показатели также достигают двух с половиной норм в месяц. Более двухсот процентов ежемесячно дают и бригады тт. Китаева, Золотникова, Воробьева и другие.

Коллектив предприятия готовится сейчас ознаменовать День Воздушного Флота СССР досрочным выполнением месячного плана.

И. ИВАНЮК.

В расчете на одиночек

По призыву авиарботников — москвичей во всех портах и подразделениях нашего Управления развернулось социалистическое соревнование за досрочное и высококачественное выполнение плана 1950 года, за достижение высоких экономических показателей.

Вместе со всеми авиаторами порадовать Родину своими успехами стремятся и работники подразделения, где командиром тов. Баженов. Но, как это ни странно, в этом коллективе до сих пор по-настоящему не развернуто социалистическое соревнование, и число соревнующихся ограничивается единицами. В результате это подразделение продолжительное время является отстающим в Управлении.

Основной причиной хронического невыполнения плана является неравномерное распределение полетов. В подразделении укоренилась порочная практика деления летного состава на «активных» и «пассивных». При этом доходило до того, что «пассивных» пилотов командование отстраняет от полетов и использует не по назначению. Были случаи, когда пилотов тт. Габаидулина, Рябова и Третьякова включали в полетный наряд и посылали... на разгрузку дров для нужд аэропорта.

Используя молодых пилотов на хозяйственных работах, командование опирается только на отдельных передовиков, которые из месяца в месяц имеют перелет часов.

В первой половине июня, например, пилоты тт. Шилов, Трухин и Шпринкин налетали по 45—50 часов, а пилот тов. Рябов за два последних месяца не совершил ни одного вылета.

Зажим молодого летного состава ведется под флагом борьбы за безопасность полетов. Но разве не ясно, что это явная самостраховка? Молодые летчики не могут участвовать в соревновании потому, что не знают, даст или не даст им командование возможность летать.

В прошлом году пилот тов. Третьяков выполнил свой личный производственный план только на 30 процентов, а пилот тов. Рябов — на 5 процентов! Обидно, что командование считает это нормальным явлением.

Месячный план подразделения нереален. Он составляется без учета фактической возможности выполнения. Так, на линии Мит—Чернушка—Кудеа—Мит закреплены пилоты тт. Сазыкина, Ширинкин, Киячин, Третьяков, Дубровин и Черных.

Спрашивается, на что надеялось руководство, закрепив на линию 6 человек, зная, что здесь можно наработать в месяц не больше 100 гарантийных часов? К тому же, по этой линии летают еще почтовые и санитарные самолеты, а 16 июня вместо пилота тов. Сазыкиной полетел замполит тов. Осокин. Выходит, что эту

линию свободно может обслужить один пилот.

В подразделении нет твердого закрепления пилотов по трассам и самолетам, иными словами бытует обезличка. Социалистические договоры заключаются и проверяются формально. Массового, боевого, действительного соревнования нет. План, если когда и выполняется, то его вытягивают одиночки. В этом-то и кроется причина того, что подразделение работает рывками, что план систематически не выполняется.

Кроме того, в коллективе нетерпимо относятся к критике. Секретарь комсомольской организации тов. Третьяков обратился к заместителю начальника Управления тов. Боровкову и рассказал ему о формализме в соревновании, о неправильном распределении полетов и других нарушениях. Вотместку руководители подразделения испортили пилоту служебную характеристику, написав в аттестационном листе, подписанным, кстати, и тов. Осокиным: «Ненужная излишняя самоуверенность...», а также не указали всех наград и участие в Великой Отечественной войне в должности пилота.

Указанные недостатки — серьезный тормоз в работе подразделения. И чем скорее они будут изжиты, чем быстрее будет развернуто боевое, массовое соревнование, тем быстрее подразделение выйдет в число передовых коллективов Управления.

В. НЕУМИН.

Братья Останины

В тяжелые годы Великой Отечественной войны в Курганском аэропорту начал свою трудовую жизнь Иван Останин. Он горячо взялся за учебу и быстро овладел профессией моториста. Учеба в школе, природная смекалка и привычка к труду сделали свое дело. Когда Останин стал работать самостоятельно, опытные техники, следя за ним, радовались успехам новичка.

— Хорошее пополнение получила авиация — говорили они и, следуя славной традиции Аэрофлота, передавали ему свой производственный опыт.

Упорно овладевая техникой, особенно сложной в авиации, Иван Останин быстро совершенствовался в своей специальности. Новая профессия так увлекла юношу, что он стал буквально жить ею. Где бы он ни был — в семье, в кругу товарищей, в кино, театре — везде он восторженно рассказывал о самолетах, о дивных моторах, которые дают более тысячи оборотов в минуту. Куда там автомобилю или мотоциклу!..

Останин говорил с таким увлечением и страстью, что его братишка тоже увлекся профессией авиамоториста и, наконец, не выдержав, явился в аэропорт.

Так стали работать в Курганском аэропорту два брата Останины. Они вместе учились, вместе ходили домой, вместе овладевали полובившимся делом. Оба они теперь обслуживают самолеты ПО-2.

Иван Останин — широкий в плечах, среднего роста, с высоким лбом и серыми задумчивыми, очень внимательными глазами, работает всегда молча, сосредоточенно и как будто не спеша. Но, присмотревшись, видишь, что каждое движение его уверенно и обдуманно, что при внешней неторопливости этот парень хорошо знает свое дело и твердо верит в свои силы.

Ивану неоднократно приходилось самостоятельно, без помощи техника выполнять много работ. Однажды он два месяца трудился без авиатехника и, надо сказать, справился с делом неплохо. Обслуживая машины по всем правилам, он строго придерживался регламента и закрепленные за ним самолеты работали безотказно. Теперь для него не представляет особого труда даже смена цилиндров. К тому же авиамоторист Иван Останин с честью носит почетное звание отличника качества.

— С таким можно работать, — говорят о нем пилоты, — такой не подведет!

Виктор Останин ростом поменьше, стремительный и веселый, с такими же, как у брата глазами, в первый же год работы мотористом проявил такие способности и умение, что сразу же завоевал звание одного из лучших работников подразделения.

Оба брата идут в ногу со всем коллективом, живут одной с ним жизнью. Они следят за трудовыми успехами передовиков, рьяно подхватывают все новое, передовое, прогрессивное.

Первыми в своем коллективе подхватили они патристическое начинание Александра Чутких и вот уже больше года обслуживают самолеты только на отлично.

Активные комсомольцы, они проявляют хорошее беспокойство за свое производст-

во, за свое любимое дело. Еще в комсомольском кружке они познакомились с знаменитой ленинской статьей «Великий почин». Они не раз задумывались над полными глубокого смысла словами: «Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд, забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда, об охране каждого пуда хлеба, угля, железа и других продуктов, достоящихся не работающим лично и не их ближним, а «дальним», т. е. всему обществу в целом, десяткам и сотням миллионов людей...».

«Что и говорить, часть этого ленинского завета мы выполняем, — пришли к выводу братья, — но все ли возможное мы делаем? Конечно, нет». И они стали трудиться с еще большим упорством.

Если Иван видит где-либо беспорядок, он без стеснения, смело говорит о нем во весь голос. Говорит на комсомольском собрании, на еженедельном разборе. И, будучи уверен, он добивается своего — все недостатки, о которых он сигнализирует, устраняются. Недавно, например, он подверг деловой, обстоятельной критике командование подразделения за непродуманную организацию рабочего дня и неправильную расстановку сил. В другой раз на разборе он справедливо упрекнул своего техника в ослаблении контроля за работой моториста. Такая критика достигла цели.

Имя старшего брата — Ивана из месяца в месяц заносится на Доску почета. Виктор представлен к награждению Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Так, вкладывая всю душу в свой труд, с огоньком, с хорошей творческой энергией работают в Курганском аэропорту молодые авиаспециалисты — братья Останины.

И. БАК.

ПО ПРИМЕРУ МИХАЙЛОВА

На строительном участке Свердловского центрального аэропорта агитатор тов. Лишанский недавно провел интересную беседу о новой патристической инициативе командира корабля Героя Советского Союза тов. Михайлова.

Зачитав слушателям плакат Политуправления, агитатор разъяснил, что последователи Михайлова могут быть не только среди летного состава.

— Если рабочие нашего участка, — сказал тов. Лишанский, — будут брать на социалистическую сохранность оборудование и инструменты, то они также правильно откликнутся на призыв Михайлова.

После слов агитатора пилорамщик тов. Нигматуллин сообщил о своем решении принять на социалистическую сохранность свою пилораму. Он обязался путем образцового ухода продлить срок службы оборудования и уменьшить количество капитальных ремонтов.

Д. УФИМЦЕВ.



трактора?», «Меньше слов — больше дела» и т. п.

Большое внимание уделено в газете и вопросу окончания учебного года в сети партийного просвещения. Заметки: «Подготовимся к итоговому занятию» и «О кружке тов. Вавриш» подводят итог того, с чем пришли коммунисты к итоговым занятиям. Автор заметки о кружке по изучению биографии товарища И. В. Сталина критикует пропагандиста тов. Вавриш за то, что по ее вине допускались срывы занятий.

— Это может отрицательно сказаться на итоговых занятиях, — делается вывод в заметке, и с ним нельзя не согласиться.

Хочется вспомнить, что только полтора месяца назад на смотре газет Управления редколлегия Тюменского порта выслушала много критических замечаний в свой адрес. Весьма отраднo, что критика благотворно сказалась на улучшении ее работы.

Столь же хорошее впечатление производит и газета «В полет» (редактор тов. Губочкин). Отказавшись от стандартной

В январе текущего года я была избрана председателем женсовета Молотовского аэропорта. С первых же дней своей деятельности актив женщин-домохозяек развернул большую общественную работу, хотя мы встретили большие трудности.

Коллектив авиаработников, особенно домохозяйки, не имел спаянности, каждая семья жила своими интересами, в свободное время и в выходные дни люди не знали, чем заняться, поэтому сплетни и склоки были обычным явлением. Все это отрицательно влияло на общественную жизнь порта.

Посоветовавшись с замполитом тов. Осокиным, мы составили план работы женсовета. Прежде всего, решили навести порядок в служебных помещениях и заняться благоустройством территории порта.

Женщины приняли активное участие в озеленении, строительстве летней детплощадки, помогли благоустроить зал ожидания, столовую, гостиницу. По инициативе женсовета два-три раза в месяц стали делать культпоходы в театры, на лекции и в кино, для детей авиагарнизона организовали коллективный просмотр новых кинофильмов.

Мы выбрали редколлекцию, и сейчас регулярно, два раза в месяц, выходит стенгазета женсовета «Голос общественности», где отражается общественно-бытовая жизнь порта. Действенность стенгазеты трудно переоценить. Например, домохозяйка тов. Коротаяева выливала помой не в яму, а рядом с крыльцом, что в летнее время могло явиться источником заразных болезней. Мы поместили на эту тему заметку в стенгазете. Теперь не только тов. Коротаяева, но и другие женщины выносят отходы в определенное место.

Дом пилотов — деревянный. В некоторых квартирах держали кур, собак, а это спо-

собствовало размножению паразитов. Было принято решение создать сантройку, которая бы еженедельно проверяла чистоту квартир. Сначала были недоразумения, однако результат не замедлил сказаться: все жильцы стали следить за чистотой и порядком в квартирах.

К сожалению, в лице начальника санчасти тов. Сидоровой мы встретили нежелательного противника в деле наведения чистоты и культуры. Когда члены сантройки гг. Пучилова, Марук и Полушина в квартирах гг. Трухиной и Боровковой обнаружили грязь и беспорядок, последние нашли защиту у Сидоровой.

— Гоните этих указчиков в шею! — во всеулышанье заявила она.

Товарищ Д., имея трех детей, бросил больную жену и вступил в сожителство с работницей нашего порта С. Дети, которых Д. взял с собой, были лишены материнской ласки, ходили грязными, нерегулярно кушали и т. д. Общественность воздействовала на Д. и он, поняв свою ошибку, исправил ее. Сейчас эта семья живет дружно и счастливо.

Авторитет женсовета за последнее время очень вырос. По всем интересующим вопросам женщины обращаются к нам и всегда находят совет, помощь, поддержку. Среди домохозяек мы читаем статьи из журналов «Советская женщина», «Работница», из газет и другой периодической печати с их последующим обсуждением. Проводится и другая культурно-массовая работа.

Мы хорошо понимаем, что работы — непочатый край, а мы сделали еще очень мало. Поэтому очень хочется, чтобы женщины других подразделений Уральского управления на страницах газеты «Большевикские крылья» поделились опытом своей работы, подробно рассказали о всех мероприятиях по оказанию помощи командованию в деле улучшения обслуживания пассажиров и благоустройства портов, в деле сплочения коллектива в одну большую дружную семью.

Е. КУЗОВЛЕВА,
председатель женсовета.

Нет заботы о пилотах

Пилоты Свердловского летного подразделения во время своего отпуска изъявляют желание восстановить свои силы на местных курортах и санаториях. Однако путевки на местные курорты им не предоставляют. Причина кроется в том, что начальник медсанчасти порта тов. Морятова и начальник медсанслужбы Управления тов. Федирко своевременно не позаботились о заключении договора с местным курортным управлением.

Но может ли это облегчить положение пилотов гг. Мезенцева и Устинова, которые идут в отпуск в июле? Разумеется, нет. Они возмущены таким будущим отношением к летному составу.

Стенная газета «Самолет» — коллективный корреспондент «Большевикских крыльев».

будет бороться за экономию горючего и в 1950 году на экономленном бензине налетает 10 часов. В заметке «Комсомольский экипаж» рассказывается об опыте пилота Чеканцева и авиатехника Доманского, которые отлично справились с сельскохозяйственными авиаработами.

Интересна судьба одной критической заметки, автором которой является тов. Паршин. Подняв вопрос о культуре на производстве, он упрекает авиатехника Бадулина в том, что тот частенько прибегает к нецензурным словам. Был случай, когда пассажирка была свидетельницей, как Бадулин «разговаривал» со своим мотористом.

— Своей некультурностью Бадулин роняет достоинство авиаработника, — пишет в заметке тов. Паршин.

Бадулин — коммунист. И партийное бюро правильно поступило, обсудив заметку на своем заседании. Члены бюро объяснили Бадулину, что его поведение недостойно коммуниста. Авиатехник юнля и признал свою ошибку. Он обещал в дальнейшем не только не повторять подобное, но и воспитывать своих товарищей в духе высокой производственной дисциплины.

Так газеты тюменских подразделений выполняют свою большую и почетную работу.

На снимке: редактор стенной газеты «В полет» тов. Губочкин за выпуском очередного номера.

Текст М. РОНИНА.
Фото Барышникова.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.

Г1650739.

Заказ № 5504.

Обзор стенной печати

ОТРАДНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Велики и ответственны задачи низовой печати в мобилизации масс за досрочное выполнение планов, за успешное завершение послевоенной сталинской пятилетки. Стенные газеты подразделений Уральского управления прививают авиаработникам любовь к своей профессии, воспитывают в них коммунистическое отношение к труду, выступают организаторами социалистического соревнования.

За последнее время заметно улучшились стенные газеты тюменских подразделений. В этом можно убедиться, просмотрев последние номера.

Перед нами — газета «Самолет» (редактор тов. Чистяков). Последний ее номер вышел под общим заголовком: «Все силы на досрочное и качественное выполнение годового плана!». Этой теме посвящена передовая статья, в которой рассказывается о новых формах и методах социалистического соревнования, о том, как в ответ на призыв москвичей тюменские авиаторы добиваются коллективной стахановской работы.

В номере помещено обязательство кладовщика бензосклада тов. Швецова, а также другие производственные заметки.

Но газета не только призывает и расширяет опыт передовиков. Она использует острое оружие критики в борьбе с отстающими. Об этом говорят заголовки таких заметок, как «Пора бы взяться за работу», «Когда закончится ремонт