

Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 54 (561)

ПЯТНИЦА

7 июля

1950 года

VIII год издания

Цена 15 коп.

Лицевые счета экономии

Кампания по сбору подписей под Стокгольмским Воззванием в подразделениях Уральского управления ГВФ вызвала новую волну социалистического соревнования. «Стахановской работой, направленной на еще большее укрепление нашей любимой Родины, ответим на происки американско-английских поджигателей войны!» — таково единодушное решение авиаторов.

И это решение авиарботники подкрепляют конкретными делами. Пример командира корабля Героя Советского Союза П. М. Михайлова горячо подхвачен пилотами, бортмеханиками и бортрадистами наших транспортных подразделений. Приняв самолеты на социалистическую сохранность, командиры кораблей тт. Краснов, Аксененков, Борисов, Соловьев и многие другие завели лицевые счета экономии.

На совещаниях транспортников справедливо отмечалось, что смысл лицевых счетов экономии состоит не только в том, чтобы отразить экономию горючего, межремонтных ресурсов моторов, агрегатов и приборов, сложившихся в результате добросовестной работы членов экипажа. В лицевых счетах должен отмечаться и перерасход, полученный по вине командира, второго пилота, бортмеханика или бортрадиста.

Кому, кому, а летчикам известно, что экономия ради экономии не приносит никакой пользы. Если тот или иной экипаж в погоне за экономией бензина излишне обдывает смесь, то из строя выводится цилиндр. Беречь и экономить горючее можно и нужно только за счет грамотной эксплуатации материальной части.

Передовые командиры кораблей нашего Управления обязались сэкономить до конца года по 75 тысяч рублей. Сейчас в социалистическое соревнование за достижение высоких экономических показателей в эксплуатации материальной части включились многие уральские авиарботники.

Нет сомнения в том, что авиаторы сдержат свое слово и стахановской работой обеспечат Управлению возможность досрочно и высококачественно завершить план 1950 года. Это будет достойным подарком Дню Воздушного Флота. Это будет ценным вкладом во всемирную борьбу за мир!

Навстречу Дню Воздушного Флота

Годовой план выполнен

Коллектив Самаровского аэропорта еще в начале года взял обязательство выполнить годовой план к 1 июля. Свое обещание авиарботники выполнили с честью. 27 июня они по всем производственным показателям завершили работы по годовому плану и начали трудиться в счет следующего года.

Такому успеху во многом содействовала отличная работа передовиков-стахановцев тт. Айтбакиева, Черепашкова, Орлова и многих других.

Свою производственную победу авиарботники Самаровского порта посвящают Дню Воздушного Флота СССР.

С. ДАВИДЕНКО.

Победители соревнования

Достойными производственными подарками встречает приближающийся День Воздушного Флота коллектив транспортного подразделения, где командиром тов. Дыдыкин.

Включившись в соревнование на получение звания «Лучший работник своей профессии» и, по примеру тов. Михайлова, приняв самолеты на социалистическую сохранность, авиаторы борются за безопасность полетов, регулярность рейсов и высокие экономические показатели в эксплуатации материальной части. Во всех экипажах заведены лицевые счета экономии, куда заносятся показатели каждого самолоторейса.

На днях в подразделении были подведены итоги соревнования по профессии за второй квартал 1950 года. Первенство за-

воевали командир корабля тов. Лобанов, второй пилот тов. Манин, бортмеханик тов. Кузнецов и бортрадист тов. Хабаров. Эти товарищи добились наилучших показателей по условиям соревнования.

Командир корабля тов. Лобанов выполнил квартальный план по налету тоннокилометров на 126,6 процента и добился производительности самолоторейса, равной 115,3 процента. В лицевом счете этого командира корабля — наилучшие показатели экономии. Только одного горючего экипаж тов. Лобанова сэкономил столько, что на нем можно налетать 25 часов.

Победители соревнования подразделения представлены для получения почетного звания «Лучший работник своей профессии Уральского управления ГВФ».

А. БАКУЛИН.

25 рейсов — на сэкономленном горючем

25 рейсов по маршруту Свердловск — Москва — Свердловск можно совершить на горючем, которое сэкономили только в последнем квартале экипажи подразделения тов. Дорогобузова. Успешно соревнуясь за высокие экономические показатели каждого рейса, они завели лицевые счета экономии и за три последних месяца сократили расход бензина на 90 тонн.

Готовя достойную встречу всемирному празднику — Дню Воздушного Флота, коллектив подразделения план второго квартала выполнил по основному показателю — налету тоннокилометров — на 128 процентов. Хороших индивидуальных показателей добились командиры кораблей тт. Горский, Семенец и другие.

П. ВЫБОРНОВ.



Плакат работы художника В. Корецкого «Мы требуем мира!», выпущенный государственным издательством «Искусство».

Против войны

На днях состоялся митинг домохозяек Свердловского аэропорта, посвященный подписанию Воззвания Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

— Советские женщины, — заявила в своем выступлении тов. Шадрина, — единодушно ставят свои подписи под Стокгольмским Воззванием. Мы желаем мира во всем мире, мы желаем счастья детям, мы против войны.

Наталья Васильевна Шахматова просто и проникновенно выразила мысли всех собравшихся.

— Нам, женщинам, еще памятна тяжелая рана, нанесенная прошлой войной. Война нужна американско-английским империалистам для того, чтобы на народном горе наполнить свои карманы золотом. Не бывает этому!

Больше 50 домохозяек поставило свои подписи под Стокгольмским Воззванием.

П. МЯЗИН.

РЯДОВОЙ РАБОТНИК

В Курганском летном подразделении работает Петр Николаевич Стрельников. Он ничем не примечателен: не орденносец, не лауреат. Его биография ничем не отличается от биографий десятков тысяч тружеников, простых людей — граждан социалистической державы.

За таких людей — творцов истории — поднял свой первый тост на приеме участников парада Победы 5 лет тому назад товарищ Сталин. Он сказал:

«Я поднимаю тост за людей простых, обычных, скромных, за «винтики», которые держат в состоянии активности наш великий государственный механизм во всех отраслях науки, хозяйства и военного дела. Их очень много, имя им легион, потому что это десятки миллионов людей. Это — скромные люди. Печать о них ничего не пишет, звания у них нет, чинов мало, но это — люди, которые держат нас, как основание держит вершину».

Именно к таким людям и относится Стрельников.

Чтобы самолет летал, за ним нужен хороший уход, хозяйский присмотр. Его нужно обслуживать, ремонтировать, сохранять. Петр Николаевич работает авиатехником и, следовательно, заботится о самолете. За долгие годы он полюбил и в совершенстве освоил свою профессию.

Родившись в поселке Мало-Чаусово, расположенном в двух километрах от аэропорта, он в 1933 году пришел в Аэрофлот. Сначала работал грузчиком, потом авиамотористом и, наконец, авиатехником.

Какую бы работу ни выполнял Стрельников, он чувствует, что делает государственное дело. Эта постоянная связь с жизнью, с интересами страны заставляет его совершенствовать свое мастерство, неустанно работать над повышением квалификации.

Авиатехника Стрельникова давно считают отличным специалистом. И к этому званию он относится со всей серьезностью. Повседневным трудом старается он оправдать доверие командования.

Работает Стрельников легко, без напряжения. Чтобы избежать происшествий, он обращает внимание на каждую мелочь, неоднократно проверяет материальную часть перед каждым вылетом. Да и кажется ему, что нельзя работать иначе. Ведь стоит только немного недосмотреть, как из-за разности температур, например, при усушке дерева разболтается узел крепления подкосов стабилизатора, возникнут еще десятки других больших и малых дефектов.

Когда у Стрельникова спрашивают, ка-

ким путем он добивается такого обслуживания материальной части, при котором исключается всякая возможность происшествия, авиатехник обычно отвечает:

— Обычным путем. Если постоянно хорошо следить за матчастью, не запускать ее, строго придерживаться регламентных сроков, контролировать основные узлы до и после полета, то никогда происшествий и не будет.

Бропотливая, ответственная работа оставила отпечаток и на характере авиатехника. Он несуетлив, всегда спокоен и деловит. Малоразговорчивый, он всегда слова произносит медленно, задумчиво, как бы мечтая вслух.

Кстати, Петр Николаевич любит и по мечтать. Часто он мысленно представляет себе всю нашу страну с ее колоссальной техникой. Он представляет перед собой тысячи самолетов — на двух из них работает он, авиатехник Стрельников. Его труд сливается с трудом всех работников Аэрофлота. А ведь Аэрофлот сейчас является важнейшей отраслью народного хозяйства!

— Да, ответственное дело поручила нам, авиаторам, Родина, — часто думает он, — рядовой работник, простой человек нашей замечательной страны. И словно за всех отвечает: — Это доверие мы оправдаем.

И. ДАВЫДОВ.



В соревновании по профессиям авиатехник ЛЕРМ'а тов. Подкорытов добился больших успехов в работе. Ежемесячно перевыполняя производственный план, он дает только отличное качество ремонта. На снимке: авиатехник Е. А. Подкорытов. Фото В. Плотникова.

Организация партийной учебы в авиатранспортном подразделении

В условиях интенсивной летной работы, когда полеты совершаются изо дня в день, на большие расстояния, члены экипажей кораблей очень мало времени находят у себя на базе. Обеспечить их полную явку на занятия в кружки не представляется возможным. Поэтому партийное бюро порекомендовало коммунистам-летчикам метод самостоятельной учебы.

Форму самостоятельной работы над Кратким курсом и отдельными произведениями классиков марксизма-ленинизма избрало подавляющее большинство наших членов и кандидатов ВКП(б).

Но определить форму партийного просвещения, добиться того, чтобы каждый коммунист составил конкретный индивидуальный план самостоятельной учебы, значило сделать не все. Необходимо было обеспечить высококачественное выполнение учебных планов каждым командиром корабля, вторым пилотом, бортмехаником и бортрадистом. А это могло быть достигнуто при осуществлении постоянного контроля за учебой, при регулярном оказании им квалифицированной помощи, при постоянном внимании к их учебе со стороны членов бюро.

Задолго до начала учебного года члены партийного бюро детально выяснили, над каким материалом собираются работать коммунисты. Было очевидно, что многие одновременно приступают к изучению одинаковых глав «Краткого курса истории ВКП(б)», одних и тех же первоисточников. И сам собой стал напрашиваться вопрос: а почему бы не приступить к созданию групп, самостоятельно работающих над изучением одинаковых материалов. За группами 6—8 человек партбюро закрепило наиболее политически подготовленных коммунистов в качестве консультантов.

Так, по принципу одинаковости изучаемых материалов два года назад у нас было создано 5 групп коммунистов, самостоятельно работающих по программе кружков основного типа, и 2 группы, изучающие «Краткий курс истории ВКП(б)» с привлечением первоисточников. Для руководства группами было выделено 6 консультантов.

К выделению консультантов партийное бюро подошло со всей серьезностью. Обязанности консультантов были возложены на товарищей, чаще бывающих в подразделении. Так, консультантами были выделены коммунисты тт. Калашник, Мельников, Лобанов и другие.

О том, насколько полноценен состав наших консультантов, говорит хотя бы следующее: тов. Сапрыкин пропагандистскую работу ведет с момента выхода в свет «Краткого курса истории ВКП(б)», тов. Мельников закончил десятимесячные курсы пропагандистов и т. д.

Партийное бюро разъяснило консультантам, что они несут личную ответственность за успешный ход учебы в группах. В течение всего учебного года консультан-

А. АРОНОВ,
заместитель командира
подразделения по политчасти

ты периодически занимались на специально организованном для них семинаре при партийном кабинете политотдела.

Накануне 1949-1950 учебного года все консультанты учились на семинаре пропагандистов при райкоме ВКП(б).

Свою работу с самостоятельно занимающимися группами консультанты строили на основе четких личных планов. В плане консультанта предусматривалось, с кем он должен побеседовать, когда, по какой теме. В обязанности консультанта было вменено беседовать с коммунистами группы не менее двух-трех раз в месяц.

И вот конкретные факты. За два учебных года консультант тов. Мельников в общей сложности провел 185 бесед с коммунистами своей группы. В мае этого года он, например, беседуя с командиром корабля тов. Никитиным по книге И. В. Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза», детально разобрал следующие темы: «Выступление товарища Сталина по радио 3 июля 1941 года», «Учение товарища Сталина о временных и постоянно действующих факторах в войне» и т. д.

Или другой факт. За два учебных года консультант тов. Климанов индивидуально беседовал с коммунистами своей группы 163 раза. Хочется отметить то обстоятельство, что наши консультанты на протяжении последних двух лет не менялись и беспрерывно работали со своими группами.

Ну, а как быть членам экипажей в рейсовых условиях? Кто там пойдет им навстречу?

Партийное бюро решило и этот вопрос. Обязанности по контролю за тем, как учатся члены экипажей, по оказанию им необходимой помощи вне своей базы мы «заложили» на партийных организаторов на кораблях, являющихся опять-таки наиболее политически развитыми коммунистами.

Весь состав экипажа командира корабля тов. Михайлова изучает Краткий курс по программе кружка основного типа. Большую роль в организации партийной учебы в рейсовых условиях в экипаже играет парторг корабля тов. Ахтинов. Он заранее планирует время проведения беседования по изучаемым темам. Бывает, что в одном аэропорту собеседования закончить не удается, — оно продолжается во втором. Из дневника парторга корабля тов. Ахтинова, например, видно: 27 ноября 1949 года проведено собеседование в экипаже по VIII главе Краткого курса в Свердловске, 16 декабря 1949 года — по IX главе в профилактории другого порта, 12 января 1950 года — по X главе в Новосибирске, 24 февраля 1950 года — по XI главе в том же профилактории другого конечного порта.

Так же, как тов. Ахтинов, работают парторги кораблей тт. Здебловский, Спирин, Агакцев и многие другие.

Но вряд ли в учебе самостоятельно занимающихся было бы все хорошо, если бы дело идейно-политической закалки коммунистов партийное бюро всецело отдало на откуп консультантам и парторгам экипажей. Оно само занималось этим делом систематически.

Взять, например, 1949-50 учебный год. Спустя месяц после начала занятий в системе партийного просвещения, партбюро вынесло на обсуждение общего собрания коммунистов вопрос: «Первые итоги учебного года». Партсобрание заслушало по этому вопросу доклад секретаря партбюро тов. Лобанова. С объяснениями о причинах своей неудовлетворительной учебы на партсобрании выступили коммунисты тт. Суханов и Гуденко.

В декабре на партбюро слушался отчет консультантов о их работе, а также коммунистов: второго пилота Сухарева, бортрадиста Никифорова, отстававших в выполнении своих учебных планов. Опыт передовиков партийной учебы партбюро старалось распространить среди всех коммунистов. Всего же вопросы партийной учебы на партсобраниях и партбюро в 1949-1950 учебном году у нас слушались 9 раз.

Такая организация партийной учебы дала положительные результаты. Подавляющая масса членов и кандидатов ВКП(б) нашего подразделения успешно закончила учебу. Рекомендованная ЦК ВКП(б) учебная программа, рассчитанная на два года, выполнена и усвоена почти всеми самостоятельно занимающимися.

У подавляющего количества коммунистов выросли интерес к партийной учебе, понимание ими своей ответственности за учебу. Нередко, даже находясь в отпуске, командиры кораблей, вторые пилоты, бортмеханики и бортрадисты приезжали к своим консультантам, чтобы выяснить непонятный по той или иной теме вопрос, получить необходимые указания. Так, например, дважды в марте этого года приезжал к консультанту за получением помощи в изучении XII главы Краткого курса командир корабля тов. Никитин, находившийся в то время в отпуске; частыми гостями у своих консультантов были командиры кораблей — отпускники тт. Рыбаков, Борисов, Хорунжий и другие.

Рост идейно-политического уровня летных кадров благоприятным образом влияет на производственную деятельность подразделения (оно успешно выполняет свои планы), на участие наших людей в различных государственно-политических кампаниях (по подписке на новый заем работники нашего подразделения вышли на первое место в Северном управлении).

Конечно, не все шло у нас гладко. Были и недостатки. Мы их знаем и в следующем учебном году постараемся повторения ошибок не допустить.



Моторист радицентра тов. Кортосов — старейший работник Тюменского аэропорта. Подписавшись под Стокгольмским Возвращением, он еще лучше следит за бесперебойной работой сложной аппаратуры. На снимке: тов. Кортосов за работой.

Смотр самодеятельности

В последнее время заметно оживилась работа кружков художественной самодеятельности Свердловского центрального аэропорта. 25 июня самодеятельный коллектив выступил с интересной и содержательной программой перед авиаработниками порта на массовом гулянии, посвященном завершению полугодового производственного плана. Концерт прошел с большим успехом.

Сегодня в клубе порта состоится смотр художественной самодеятельности. Перед авиаторами выступят члены самодеятельных коллективов: исполнители русских народных песен и песен советских композиторов, тещи-декламаторы, танцоры и музыканты.

А. БЕРДНИКОВ

Письмо в редакцию

Крохобор

Общественности нашего Управления давно следовало бы познакомиться с непристойной деятельностью начальника санитарной части Казанского аэропорта Дунаева. Этот, с позволения сказать, «руководитель» потерял чувство меры и начал попросту заниматься крохоборством.

Пользуясь своим служебным положением, он не только проверял качество приготовляемой пищи в столовой, буфете и профилактории, но и бесплатно брал оттуда продукты, так сказать, незавершенного производства и к тому же не в малом количестве. Частенько он без зазрения совести посылал на склад уборщицу санчасти с приказанием принести ему то-то и то-то, разумеется, бесплатно.

При этом, если кто-либо пытался воспрепятствовать этой нечестной практике, Дунаев мало стеснялся в выборе наказаний. Стоило буфетнице тов. Сызганцевой, например, отказать начальнику санчасти в отпуске продуктов, как она сразу же была беспощадно и незаслуженно оштрафована.

Войдя в зависимость от работников столовой, Дунаев не мог требовать от них качественного приготовления пищи. Естественно, это вызвало много нареканий со стороны пилотов, пассажиров и работников порта.

В довершение всего сей «всемогущий начальник» создал нетерпимую обстановку в своей службе. Преследуя подозрительные личные цели, он устроил в полном смысле слова гонение на сотрудниц тт. Иванову и Агалину. Последнюю, которая брезгливо отвергла ухаживания ловеласа, он даже пытался уволить «по сокращению штатов», дав ей плохую производственную характеристику.

Казалось, руководство порта давно должно было заинтересоваться неприглядной деятельностью Дунаева. Но этого не произошло. Наоборот, после того, как дело о Дунаеве разбиралось на заседании местного комитета и когда было вынесено решение: «Просить начальника аэропорта ходатайствовать перед начальником Управления о немедленном увольнении Дунаева», кое-кто из руководителей (Парамонов, Каплан, Прохоров) сочувственно отнеслись к «невинно пострадавшему».

Однако вряд ли Дунаев встретит сочувствие у руководства Управления.

Б. ГЛАЗОВ.

Ответственный редактор
А. М. ТОЙБЕНШЛЯК.

Инструктивный доклад для агитаторов

В подразделениях Уральского управления все шире развертывается агитационно-массовая работа в связи с подготовкой ко Дню Воздушного Флота СССР. Пропагандисты и агитаторы читают лекции и доклады, проводят беседы среди авиаработников о приоритете нашей Родины в развитии авиационной науки и техники, о подвигах сталинских соколов в годы Великой Отечественной войны.

На днях в парткабинете Управления был прочитан инструктивный доклад для агитаторов и докладчиков, выделенных для выступления на предприятиях города в дни проведения авиационного праздника.

Вместо фельетона

„Сватовство“

В старину у некоторых народностей существовал своеобразный обычай сватовства невесты. Обычно, засылаемые сваты приходили в дом невесты с большой доматканной юбкой при прочном ускаре.

Завидев сватов, невеста вспрыгивала на высокую лавку. Зайдя в дом, сваты представляли юбку и со словами «дощка вскоце» уговаривали невесту прыгнуть в нее. Девушка, желая набить себе цену, гордо ходила по скамейке, приговаривая: «Хочу вскоцу, хочу нет». Обыкновенно эта комедия продолжалась в зависимости от нрава невесты и способности сватов. Заканчивалась же она тем, что невеста прыгала в юбку, ускаре завязывался, невеста считалась сватованной.

Нечто подобное происходит сейчас в Тюменском аэропорту. Правда, «сватовство» здесь несколько другого рода. Но

нраву «невесты» могла бы позавидовать любая былинная горячка.

Долгое время в порту не работает радиотрансляционная сеть. Начальник связи, он же кстаи и редактор радиогазеты, тов. Стоянов исполняет роль «невесты». Его уговаривают все, «сватов» в порту хоть отбавляй. Да и как им не быть. Ведь каждому хочется слушать радио, особенно сейчас, когда события на Востоке горячо волнуют советских людей.

Особых причин к тому, что не работает радиотрансляция, не имеется. Стоит только тов. Стоянову захотеть, и завтра же последние известия будут слушать все авиаработники. Но «невеста», как мы уже говорили, не хочет прыгать в юбку. Кое-кто пытается объяснить это тем, что «высокие сваты» плохо ее уговаривают. Может быть.

П. АЛЕКСЕЕВ.

Г1650741.

Заказ № 5534.