

# Большевистские Крылья

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА СОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 57 (564)  
СУББОТА  
22 июля  
1950 года  
VIII год издания  
Цена 15 коп.

## КУРСЫ ПРОПАГАНДИСТОВ

Закончился учебный год в сети партийного просвещения. Как показали итоговые занятия, большинство политшкол и кружков по изучению истории ВКП(б) нашего Управления успешно справились со своими задачами, оказав коммунистам и беспартийным активистам серьезную помощь в изучении теории и истории большевистской партии.

Вместе с тем следует отметить, что в кружках, где пропагандистами тт. Найдан, Шмелев и Сухарев, занятия проходили на низком идейно-теоретическом уровне. По этой причине двух последних пришлось даже заменить другими товарищами.

По прямой вине пропагандистов тт. Вавриш и Кондрашева (Тюмень), Шарыгина и Воронцова (Тобольск) кружки не закончили учебную программу. Неблаговидную роль играют в этом деле и партийные организации, которые самоустранились от контроля за работой кружков. Поэтому парторганизации, подводя итоги учебного года, должны извлечь серьезные уроки и не допускать подобных ошибок в дальнейшем.

В целях повышения идейно-теоретического уровня и методической подготовки пропагандистов ЦК ВКП(б) предложил в летний период провести трехмесячные курсы пропагандистов политшкол и кружков без отрыва от производства, а также месячные курсы пропагандистов кружков и политшкол с освобождением их от основной работы.

В этом году учебой в летний период охвачено около пятидесяти пропагандистов Уральского управления. Неделю назад слушатели курсов приступили к занятиям. Что показали первые дни учебной работы?

Основным недостатком является низкий процент посещаемости. Например, на занятия при политотделе из семнадцати человек явилось только десять, а пропагандисты тт. Шевелев и Гисматов пропустили подряд два занятия.

Против ожидания, крайне низкая посещаемость слушателей немало не встревожила секретарей партийных организаций и, в первую очередь, тт. Бердникова и Петрова. А ведь долг каждой партийной организации — растить и воспитывать пропагандистов, оказывать им действительную помощь и контролировать их учебу в летний период.

Подготовка пропагандистов — важная задача партийных организаций, ибо уровень занятий в кружках и политшколах в текущем году в решающей степени будет зависеть от пропагандистов, от их теоретической и методической подготовки. В этом, указывает «Правда», «залог дальнейшего подъема всей партийной пропаганды, вооружающей наши кадры великим и непобедимым учением марксизма-ленинизма».

## В честь Дня Воздушного Флота

В Свердловске, Казани, Молотове, Челябинске и других городах в честь Дня Воздушного Флота в клубах, красных уголках, общежитиях, на предприятиях, в учреждениях, во Дворцах культуры проведены беседы о советской авиации, о подвигах славных сталинских соколов.

В подразделениях и аэропортах состоялись торжественные собрания и вечера, посвященные Дню Воздушного Флота. Авиарботники Свердловского центрального аэропорта и Свердловского гарнизона выехали в воскресенье на массовки, где весело и культурно провели свой досуг, устроили культпоход на кинофильм «Жуковские».

## ОБЕСПЕЧИМ БЕЗОПАСНОСТЬ И РЕГУЛЯРНОСТЬ ПОЛЕТОВ!

### Итоги одной смены

Недавно на рассвете командир корабля Западно-Сибирского управления тов. Воробьев подошел к квадратному окну диспетчерской Свердловского центрального аэропорта и попросил руководителя полетов тов. Петухова выпустить его из порта раньше.

— Самолет заправлен, все готово к вылету, так чего же ждать? — приводил он свои доводы.

— Но по расписанию вы должны вылететь в 3.25, а теперь и трех часов нет. Хотя... была не была...

И Петухов, не долго думая, дал разрешение на вылет Воробьева в 3.02.

В это время на другом конце линейки командир корабля тов. Добрых заканчивал последние приготовления к вылету. По расписанию его корабль должен в 3.05 подняться в воздух и взять курс на Москву. В 3.02 совершил взлет Воробьев, а вслед за ним ровно через 3 минуты поднялся Добрых. Как ни странно, но оба командира получили один и тот же эшелон — 2.100 метров. Воробьев лег на курс сразу, а Добрых по указанию тов. Петухова в течение 15 минут вынужден был делать круги над аэродромом, чтобы не нагнать идущий впереди корабль.

— Что же получается, — справедливо возмущался потом Добрых, — везде и всюду теперь борются за экономно горючего, моторесурсов, повышение производительности полетов, к этому призвал нас совсем недавно командир корабля тов. Михайлов. В то же время из-за такого не продуманного руководства полетами все еще часто приходится делать бесполезные круги над аэродромом.

Замечание верное. Но может быть это отдельный случайный эпизод в работе

смены, где руководителем полетов был тов. Петухов? Нет. За 12 рабочих часов работниками смены было допущено много нарушений фактов неорганизованности и нераспорядительности.

Достаточно сказать, что в эту смену было несколько задержек самолетов. Например, только благодаря халатности отдельных работников самолет 4403 задержали на 40 минут. виновником задержки был заправщик Кадочников. Он решил зайти в ресторан и там... задержался. А где был дежурный по аэродрому, почему никто не контролировал, заправляет ли кто-либо корабль?

Другой случай. Самолет 4656 по вине бортрадиста задержался на четыре часа. Еще одна машина задержалась на 20 минут, потому что забыли закапотить моторы. Недостаток устранили уже после того, как пассажиры разместились в кабинах.

Задержки часто происходят и от недуманных решений, что создает вредную сутолоку и нервозность среди работников. Так, отделу перевозок сначала разрешили посадить на самолет командира корабля Исакова 15 пассажиров, что является грубым нарушением порядка. Ошибка была исправлена перед самым вылетом, что вызвало недопустимую спешку в работе отдела перевозок и могло привести к задержке.

Много промахов сделал в эту смену дежурный по аэродрому тов. Ким. От распорядительности и поворотливости дежурного, от того, насколько правильно он принимает решения и отдает распоряжения, во многом зависит порядок работы аэродрома, безопасность полетов, регулярность вылетов и т. д. Дежурный Ким в эту смену действовал нерешительно, а подчас и не-

правильно, грубо нарушая правила безопасности полетов. Он не проинструктировал шофера санитарной автомашины о порядке передвижения по аэродрому при другом старте. В результате автомашина проехала по взлетной полосе навстречу вырвавшимся на старт самолету.

Ким допустил серьезное нарушение и при заправке самолетов. Бортмеханик одной из машин решил уменьшить запас бензина на 100 кг. Ким легкомысленно принял доводы механика. На основании чего? Он ведь знает, что механик, да еще на стоянке, не имеет права определять запас горючего.

В заключение следует указать, что смена работала без телефонной связи. Всю ночь телефоны безмолвствовали, а дежурного по связи в порту не было. Странно, почему начальник связи аэропорта тов. Басистов ушел с работы, не позаботившись об обеспечении нормальной работы службы? Это тоже не случайное явление. С недавних пор подразделения совсем почти не стали выделять дежурных по связи и никто из руководителей до сего времени не обращает на это внимания.

Известно, что в последнее время в порту увеличилось количество задержек самолетов. Разбор работы одной смены несколько проливает свет на причины этого недопустимого явления. Большинство задержек — следствие плохой организации труда в сменах порта и экипажах подразделений.

С этим злом авиаработникам нужно беспощадно бороться, тем более, что по экономическим показателям Свердловский центральный аэропорт имеет хорошие результаты.

И. ДАВЫДОВ.

## За стотысячный пробег автомобиля!

### Рачительный хозяин

В ворота Молотовского аэропорта въехала загруженная до предела трехтонная машина МС-20-88 с прицепом. Когда она остановилась у склада, из кабины вышел пожилой, с крупными чертами лица шофер и стал осматривать баллоны, скупыми, точными движениями простукивая их ключом.

Как и сама машина, скаты были старые, протертые «до лысины». В «лысинах» виднелись подложенные изнутри манжеты. Закончив осмотр, шофер промерил в картере масло, обтер тряпкой капот и направился на помощь к работающим грузчикам.

— Поживей, поживей! Разика три сегодня еще надо успеть съездить, — говорил он, разгружая машину.

Шофера Александра Федоровича Нечаева хорошо знают все работники порта. Он бережно эксплуатирует материальную часть, умело водит машину, используя накат и тепловой режим двигателя, добивается правильной регулировки агрегатов и загрузки автомобиля, борется за экономно горюче-смазочных материалов.



Как рачительный хозяин, Нечаев экономит везде и во всем. Пробег покрышек рассчитан на 34 тысячи километров, а он увеличил срок их эксплуатации почти втрое. Много сэкономил Александр Федорович и горюче-смазочных материалов.

Когда в нашем Управлении началось движение за достижение стотысячного пробега автомашины без капитального ремонта, спидометр Нечаевского ЗИСа показывал уже 127 тысяч.

В ответ на призыв передовых шоферов Александр Федорович обязался продлить межремонтный пробег до 200 тысяч. И он доказал, что это не пустые слова. Его машина на сегодняшний день прошла около 170 тысяч, не побывав в ремонте.

Всем шоферам следует учиться отличному вождению, бережному уходу и строгой экономии у Александра Федоровича Нечаева, фотография которого висит на алом бархате Доски почета Уральского управления.

В. АНИН.

# Залог успеха

Если сравнить труд нескольких командиров кораблей, замечаешь, что большая часть из них работает продуманно, грамотно, можно сказать — активно. Они тщательно готовятся к полету, стараются подобрать наиболее выгодные режимы работы моторов и эшелоны, бережно и культурно эксплуатируют материальную часть.

Другая часть летчиков (таких, конечно, немного) летает «с холодком», не утруждая себя расчетами и подсчетами, а больше всего прикидывая «на глазок». Такую работу можно назвать «пассивной».

Возьмем хотя бы заправку самолета горючим. Один командир, производя штурманский расчет полета, учитывает метеоданные, старается с наибольшей точностью подсчитать, сколько ему нужно бензина и не возьмет лишнего килограмма. Другой, не затрудняясь подсчетами, прикинет приблизительно, да еще возьмет на всякий случай побольше: «как бы чего не вышло».

Наш экипаж старается не брать лишнее горючее, предпочитая такому балласту повышенную загрузку. Этого требует борьба за повышение производительности самолета. Другим важным фактором повышения производительности и рентабельности является борьба за экономию горючего. Экипаж знает, что экономия горючего зависит от правильного подбора жиклеров. Наш бортмеханик Михаил Хлопотов умело их подбирает. В полете тов. Хлопотов следит за тем, чтобы мотор работал на наиболее экономичном режиме.

Производительность самолета и экономный расход горючего зависят не только от использования попутных ветров, правильного и точного вождения самолета по трассе и т. д. Не всегда, например, следует лететь там, где встречный ветер слабее. Наоборот, выгоднее иногда ходить на большой высоте, если даже встречный ветер там значительно сильнее.

Допустим, около земли скорость ветра равна 25 километрам в час, а на большой высоте она достигает 45 километров. Но, несмотря на это, на высоте лететь выгоднее. В этом случае нужно учесть, что разряженное воздушное пространство сверху дает возможность развить большую скорость. Это позволяет сокращать время полета и экономить горючее.

Если всегда учитывать высоту и скорость ветра, то можно постоянно перевозить повышенную коммерческую загрузку. Для примера разберем один наш рейс по маршруту Москва—Свердловск.

Ночью, точно по расписанию, в 1 ч. 45 минут мы поднялись с бетонки одного из московских аэродромов. На борту было 1.990 килограммов груза. Это на полтонны больше, чем мы берем обычно. Но самолет не был перегружен.

Такую высокую загрузку мы взяли потому, что внимательно изучили и учли условия полета. Диспетчер разрешил лететь на высоте 2.400 метров. Ветер был попутный. Это сильно увеличивало скорость и дало возможность взять только 800

килограммов горючего. На участке Казань—Свердловск мы взяли 900 килограммов, вместо обычных 1.200. Все это и позволило увеличить загрузку.

Сильное влияние на скорость и, следовательно, на производительность оказывает еще и правильное размещение груза в кабине. Если сместить центр тяжести вперед, то это ведет к потере высоты, если назад, то самолет будет стремиться забираться вверх. Когда же груз размещен правильно, то машина займет верное положение. Поэтому командиру и второму пилоту нужно точно знать, где на корабле расположен центр тяжести. Это дает гарантию от уменьшения скорости.

Кроме того, наш экипаж постоянно следит за тем, чтобы материальная часть эксплуатировалась грамотно и культурно. Мы хорошо знаем, что это дает возможность работать без дополнительных ремонтов и замены различных агрегатов и частей, а значит и без дополнительных простоев.

Иногда отдельные бортмеханики в погоне за экономией горючего злоупотребляют в использовании высотного корректора, излишне обедняют смесь, что ведет к преждевременному износу цилиндров и прогару клапанов. Понятно, что такая «экономия» никому не нужна.

Большие возможности экипажи имеют и для экономии покрышек и тормозного устройства. Если они будут внимательно делать заход на посадку и совершать ее у самого «Т», то им не придется злоупотреблять тормозами, так как посадочной полосы вполне хватит для пробега самолета. Неточный расчет ведет к «прозамам». Тогда экипажу приходится усиленно тормозить, а это отражается на состоянии тормозного устройства и покрышек.

Таким образом, грамотная эксплуатация материальной части, творческое отношение к своему труду со стороны экипажей служат залогом повышения производительности полетов, экономии горючего и увеличения сроков эксплуатации отдельных агрегатов самолета, залогом успешной и рентабельной работы экипажей.

По примеру Героя Советского Союза тов. Михайлова наш экипаж включился в социалистическое соревнование за высокие экономические показатели в эксплуатации материальной части. Мы приняли на социалистическую сохранность свой самолет.

В итоге работы во втором квартале значительно перевыполнен производственный план. Экипаж добился среднеквартальной производительности самолета равной 331 тоннокилометру, на 1 час полета, сэкономив 7.335 кг. бензина. Благодаря коллективной заботе экипажа и особенно бортмеханика наш самолет и моторы находятся в хорошем техническом состоянии. Мы и впредь будем бороться за высокие экономические показатели в работе.

В. ЛОБАНОВ, командир корабля.



Специальность радиотехника тов. Зайкова получила в Тюменском аэропорту. Она всегда работает оперативно, содержит аппаратуру в отличном техническом состоянии и образцовой чистоте. За все время по ее вине не было ни одного случая простоя аппаратуры.

За отличную работу тов. Зайкова награждена знаком «Отличник Аэрофлота».

На снимке: радиотехник тов. Зайкова за настройкой передатчика.

Фото Н. Стоянова.

## Вместо разбора — „разнос“

С некоторых пор начальник службы связи Казанского аэропорта тов. Кашеев ежедневные разборы рабочего дня превратил в ежедневные «разносы» работников.

Разборы, конечно, — дело хорошее. Люди на них должны узнавать, как они работали прошлые сутки, получить толковый совет, замечание. Но, к сожалению, ничего этого нет в службе связи. Вместо этого Кашеев пересыпает свои выступления грубостью и оскорблениями связистов.

Не вдаваясь в подробный анализ разборов и всех тирад «начальника», достаточно привести несколько фактов. Каждый день, например, от него можно слышать: «Я вас выгоню из ГВФ!». На разборе 19

июня он обозвал радиооператора тов. Шилу «дикарем». 24 июня радиооператор тов. Князева имела неосторожность спросить начальника: за что ей снизили оценку? Кашеев не знал как ответить, и это, очевидно, нарушило его спокойствие. В порыве гнева он закричал: «Убирайтесь все к черту, увольняйтесь! Я наберу новый штат».

Нужно ли доказывать, что такие «разборы» не приносят работникам связи никакой пользы. В то же время нужно ли много говорить, чтобы стало понятно, что подобное поведение руководителя заслуживает всяческого осуждения.

Т. ПЕТРОВА.

## По следам наших выступлений

### „Сомнительная слава“

Под таким заголовком в 51 номере нашей газеты было помещено письмо тов. Захаровича о грубости бухгалтера Колташева. Письмо было послано для принятия мер главному бухгалтеру Управления тов. Брахман. Как нам сообщили, факты, изло-

женные в письме, в основном подтвердились. Поведение Колташева было разобрано на специальном совещании. На него наложено взыскание и дано последнее предупреждение не допускать в своей работе грубости.

## В ПОМОЩЬ АГИТАТОРУ

# Военно-морские силы советской державы

В обстановке всенародного подъема 23 июля будет отмечать наша Советская страна свой славный традиционный праздник — День Военно-Морского Флота.

Создателями и организаторами Военно-Морского Флота нашего Советского государства явились В. И. Ленин и И. В. Сталин. Еще в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны наш Военно-Морской Флот оказал большую помощь Красной Армии в разгроме интервентов и белогвардейцев. По указаниям В. И. Ленина и И. В. Сталина силы флота широко использовались при боевых операциях в приморских, озерных и речных районах. Много тысяч военных моряков действовали также в частях Красной Армии на сухопутных фронтах.

После победоносного окончания гражданской войны большевистская партия уделяла большое внимание укреплению оборонно-способности Советской страны, развитию и усилению ее Армии и Флота.

В результате осуществления сталинской политики индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства у нас была создана необходимая материальная основа для технического оснащения советских вооруженных сил, для усиления их боевого могущества.

Выполняя указания Ленина и Сталина, большевистская партия направила усилия

советского народа на то, чтобы советская держава имела соответствующий ее интересам, достойный нашего великого дела морской и океанский флот. Под руководством партии и ее великого вождя товарища Сталина росла и развивалась наша судостроительная промышленность, создавались новые базы, воспитывались кадры советских моряков. Балтийский и Черноморский флоты за годы сталинских пятилеток пополнились новыми кораблями. По инициативе товарища Сталина были созданы Тихоокеанский и Северный флоты.

Великая Отечественная война полностью подтвердила правильность и дальновидность политики большевистской партии и Советского правительства, направленной на развитие Военно-Морского Флота нашего государства. На протяжении войны советские моряки мужественно сражались с врагом, оказывая поддержку героической Советской Армии.

В результате разгрома фашистской Германии и империалистической Японии, Советский Союз еще более укрепился, как великая сухопутная и морская держава.

В послевоенный период советский народ, руководимый партией Ленина—Сталина, достиг новых выдающихся успехов в строительстве коммунизма. Вдохновляемые великим примером Советского Союза, при его братской помощи, уверенно

идут по пути строительства социализма страны народной демократии. Ширится и крепнет возглавляемый нашей страной, могучий лагерь сторонников мира, демократии и социализма. Огромные успехи лагеря мира вызывают бешеную злобу империалистов США и Англии, стремящихся разжечь новую войну, установить свое мировое господство. Англо-американские империалисты сколачивают различные агрессивные блоки, при помощи «плана Маршалла» и Северо-атлантического пакта захватывают страны Западной Европы, открыто возрождают милитаризм в Западной Германии и Японии, создают военные базы и лихорадочно разрабатывают планы новой войны, направленной против Советского Союза и стран народной демократии.

Советские люди твердо помнят указания В. И. Ленина и И. В. Сталина о том, что пока существует капиталистический мир, будет существовать угроза военного нападения империалистов на нашу страну. Поэтому, проводя грандиозную работу по коммунистическому строительству, большевистская партия и Советское правительство неустанно заботятся о повышении могущества советских вооруженных сил, являющихся надежным стражем мира, безопасности и государственных интересов социалистической державы.

Усилиями советских патриотов, возглавляемых большевистской партией, успешно выполняется и перевыполняется план послевоенной сталинской пятилетки. Растет могущество нашей армии и флота. «Советский народ хочет видеть свой флот еще более сильным и могучим» (Сталин). «О Великой Отечественной войне Совет

ского Союза», изд. 5-е, стр. 177).

Большое значение для укрепления советского флота имеет работа Добровольного общества содействия Военно-Морскому Флоту (ДОСФЛОТ), которое развернуло в стране широкую военно-морскую пропаганду, активно помогает нашей молодежи овладевать увлекательными морскими профессиями.

Большевистская партия, Советское правительство, весь советский народ окружают Военно-Морской Флот СССР горячей заботой. Ярким выражением этой заботы является принятое по инициативе товарища Сталина решение Советского правительства о создании Военно-Морского Министерства СССР. Это решение, открывающее перед советским флотом новые широкие перспективы, свидетельствует о высоком доверии партии Ленина—Сталина и Советского правительства военным морякам и обязывает всех нас работать еще лучше.

В ответ на высокое доверие Родины личный состав нашего флота неуклонно повышает свою боевую и политическую подготовку, упорно борется за отличное овладение сложной боевой техникой, которую в изобилии дает ему советский народ. Вдохновленные героическим трудом советских людей, руководимые большевистской партией, вооруженные силы СССР бдительно стоят на страже мира, безопасности и государственных интересов социалистической державы.

Контр-адмирал М. ЯКОВЕНКО.

За ответственного редактора  
Л. Н. ЛЮБИЦКИЙ.

Г1650744.

Заказ № 5894.