

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральского территориального управления
ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

№ 83 (1004) | СРЕДА, 2 НОЯБРЯ 1960 г. | Год издания 18-й

Они трудятся рядом с нами

В передовом ЭКИПАЖЕ

Когда мы спросили у командира летного коллектива Ивана Федоровича Лупачева, какой экипаж считается лучшим, он задумался (ведь экипажей хороших в подразделении много) и назвал экипаж самолета Ил-12, где командиром корабля Евгений Иванович Лебедев.

Мы побеседовали с Евгением Ивановичем. Вот что он рассказал:

— Экипаж наш молодой. Нужно сказать, что и трудится он с молодым задором. Как бы ни были сложны задания, какие бы ни встретились трудности — люди с честью выходили из них победителями. Мой помощник второй пилот Вениамин Георгиевич Сопов горячо любит свою профессию. Имея классификацию летчика третьего класса, он налетал сотни тысяч километров. Сейчас тов. Сопов много личного времени уделяет самообразованию, он готовится повысить свою квалификацию — стать пилотом второго класса.

Отличными специалистами, глубоко знающими материальную часть и умело эксплуатирующими ее, зарекомендовали себя члены нашего экипажа бортмеханик Иван Кузьмич Колтышев и бортрадист Иосиф Галактионович Суслов. Бортмеханик Колтышев в работе всегда придерживается золотого правила: в авиации мелочей не бывает. Поэтому малейшая неисправность материальной части, замеченная им при подготовке к полету или во время выполнения рейса, тут же уст-

раивается. Мы всегда уверены, что техника, подготовленная Колтышевым, не подведет нас в полете.

Как-то в одном из рейсов в Ленинград на самолете вышел из строя радиокомпас. Это усложнило обстановку и действия летного экипажа. Бортрадист Иосиф Галактионович Суслов тут же, на борту самолета, быстро и качественно исправил этот необходимый для самолетовождения прибор, и снова пилоты могли выдерживать точно заданный курс. Иосиф Галактионович считается у нас опытным специалистом, и приборы, за которые он отвечает, всегда надежно работают, помогая пилотам в ориентировке.

Сейчас в нашем коллективе развернулась борьба за звание экипажа коммунистического труда. Нужно сказать, что мы уже достигли неплохих успехов — экипаж в третьем квартале по производственным показателям занял в летном коллективе первое место. Это говорит о том, что трудиться коммунистически мы умеем и непременно завоеваем высокое звание коллектива коммунистического труда.

Е. ЛИПОВИЧ.



Бортмеханик летного коллектива вертолетов Уктусского подразделения Алексей Крохалев осматривает вертолет Ми-4.

Фото В. Яковлева.

В Совете Министров СССР

Совет Министров СССР принял постановление о проведении Всемирной выставки в Москве с 20 мая по 20 ноября 1967 года. Эта выставка организуется в связи с Конвенцией о международных выставках и решением Международного бюро выставок.

Всемирная выставка 1967 года в Москве будет проводиться под девизом «Прогресс и Мир».

Для участия во Всемирной выставке будут приглашены все государства, а также международные организации.

Проведение Всемирной выставки совпадет со знаменательной датой в жизни советского народа — 50-летием Великой Октябрьской социалистической революции.

Во Всемирной выставке 1967 года примут участие все союзные республики.

Совет Министров СССР образовал Государственный комитет СССР Всемирной выставки 1967 года в Москве под председательством первого заместителя Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина.

Генеральным правительственным комиссаром Всемирной выставки 1967 года в Москве назначен Н. П. Дудоров.

ТУ-124 В ПОЛЕТЕ

24 октября 1960 года днем из Москвы вылетел новый турбореактивный самолет Ту-124. Через два часа он совершил посадку в Краснодарском аэропорту. Во время испытательного рейса машина развивала скорость до 1000 километров в час. Пассажирский салон для этого рейса скомплектован на 24 места, но самолет может брать на борт 44 и более человек. При туристском варианте в кабине будет 55—60 кресел. Главное управление ГВФ решило, что первые трассы, по которым будет летать Ту-124, пройдут на Урал. Это будут магистраль Москва—Пермь и Москва—Челябинск. На полет из Перми в Москву потребуется всего полтора часа.

Группа специалистов инженерно-авиационных служб Пермского и Челябинского подразделений, а также в ЛЭРМе Свердловского аэропорта в настоящее время проходит переподготовку для обслуживания новой материальной части — самолета Ту-124.

Недалек тот день, когда первые Ту-124 прилетят на Урал. Авиарботники Уральского подразделения ждут «гостей».

В назначенный час в клубе Уктусского подразделения собрался личный состав летного коллектива самолетов Ан-2. Каждый шел сюда с радостным чувством, словно на праздник. Еще был Вездеход коллектив решил вступить в соревнование за коммунистический труд.

Секретарь парторганизации Уктусского подразделения в своем выступлении подчеркнул важность этого события, когда весь летный коллектив включается в борьбу за коммунистический труд.

— Сбываются пророческие слова Владимира Ильича Ленина, — заявил он. — Советский народ придет к победе коммунистического труда.

Заместитель командира коллектива Ф. И. Лисицын сказал, что личный состав неплохо потрудились в нынешнем году. Например, план по налету часов за девять месяцев выполнен на 111 процентов. Досрочно справился коллектив с годо-

вым планом по тонна-километрам. — Сейчас мы принимаем ответственное обязательство, — сказал Ф. И. Лисицын. — Оно велит нам трудиться еще лучше, по-коммунистически. Пусть каждый член нашего коллектива взвесит свои возможности, внесет свои предложения, как лучше выполнить обещание трудиться по-коммунистически. А возможности такие имеются. Коллектив дружный, ему по плечу любые сложные задачи.

И по тому, как слушали присутствовавшие в зале, выступление Ф. И. Лисицына, по тому, как загорался задорный огонек в глазах, можно было сказать, что слова глубоко всколыхнули каждого.

— Коммунистическое звание носить, — сказала командир самолета Ан-2 А. Г. Широкова, — по-

четно. Его нужно завоевывать самоотверженным трудом. Многие нам нужно сделать. Например, упорядочить работу экипажей на оперативных точках, быть более непримиримым к нарушителям дисциплины. Следует обратить серьезное внимание на участие пилотов и авиатехников в общественной жизни, посмотреть на быт того или иного товарища. Мы должны принять высокие обязательства и бороться за их претворение в жизнь.

Предложение А. Г. Широковой поддержал в своем выступлении инженер летного коллектива А. С. Никитин.

— Технический состав нашего коллектива сделает все для того, — сказал он, — чтобы быть достойным высокого коммунистического звания. Среди нас есть такие, которые сейчас работают и

живут по-коммунистически. Пусть они будут примером для всего коллектива. Правда, есть у нас еще отдельные недостатки в работе, но я уверен, что если за дело будут болеть все — недочеты будут очень скоро ликвидированы.

Старший авиатехник Н. А. Чирков отметил в своем выступлении необходимость улучшения доставки расходного материала. Нередко можно наблюдать такую картину: работа требует быстрого завершения, а люди стоят — нет шплинтов и проволок.

— Мелочь ли это? Нет, не мелочь. Но, спрашивается, разве трудно тому человеку, что стоит без работы, самому сходить за расходным материалом? Так нет же, мы привыкли ждать, пока нам принесут на блюде. А в подобных «мелочах» как раз и проявляется

коммунистическое отношение к труду. И его мы должны воспитывать в себе, в своих товарищах по труду.

Тут же, на собрании, коллектив принял повышенные обязательства, в которых выражена решимость пилотов и технического состава бороться за коммунистический труд. Коллектив обязался выполнить производственный план по налету к 7 ноября 1960 года, всемерно повышая летное мастерство, технические знания и практические навыки и тем самым обеспечивая безопасность полетов.

В обязательствах записано также: в течение 1960—1961 годов повысить классность летного состава и разряды техосабу. Коллектив решил изжить из практики случаи летных нарушений и дисциплинарных проступков. Особое внимание

уделено вопросу повышения общеобразовательного и политического уровня. Каждый член коллектива должен принимать активное участие в общественной жизни подразделения — участвовать в стенной печати, состоять членом дружины по охране порядка, по возможности участвовать в художественной самодеятельности.

Коллектив единодушно принял обязательства. Каждый уверен, что какие бы трудности ни встретились на пути, они будут преодолены. Ведь недаром говорится в пословице: дорогу осилит идущий.

Сейчас трудно загадывать, когда это будет, но такой момент обязательно произойдет, когда товарищи по работе из других летных коллективов скажут:

— Да. Они достойны высокого звания коллектива коммунистического труда.

Л. ЕФИМОВ.

О ТЕХ, КТО РЕШИЛ РАБОТАТЬ И ЖИТЬ ПО-KOMМУНИСТИЧЕСКИ

КОЛЛЕКТИВ РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

На повестке собрания — дела комсомольские

На днях в Тюменском аэропорту проведено отчетно-выборное комсомольское собрание. Молодые авиаработники подвели итоги борьбы за досрочное выполнение плана второго года семилетки, обсудили состояние политико-воспитательной и культурно-массовой работы.

Секретарем комсомольской организации Тюменского аэропорта избран Геннадий Тетюрин.

Партийная жизнь

В АВИАТРАНСПОРТНОМ подразделении на днях состоялось отчетно-выборное партийное собрание.

С докладом выступил секретарь парторганизации Н. А. Феоктистов. Он отметил, что коллектив подразделения много сделал для того, чтобы увеличить по сравнению с прошлым годом налет часов, перевозки пассажиров, грузов, почты, повысить производительность полетов. Однако, несмотря на эти старания, подразделение в силу ряда причин за девять месяцев не справилось с выполнением производственного плана по основным показателям. В коллективе были допущены летные происшествия. Большая доля вины в этом лежит на партийной организации, которая вовремя не приняла необходимых мер.

В отчетном докладе партийного бюро самокритично были вскрыты недостатки в работе партийной организации за прошедший год. Частично эти недостатки произошли потому, что партбюро не опиралось на актив, а старалось само «везти воз».

То, что не было сказано в отчетном докладе, дополнили коммунисты в своих выступлениях. Например, в своем выступлении П. Н. Банных отметил, что парторганизация летных коллективов не стала авангардом борьбы за безопасность полетов, а партбюро не потребовало от них улучшения работы в этом направлении.

Командир корабля В. И. Хибин отметил, что партийная организация не уделяла достаточно внимания вопросу повышения классности пилотов.

Старший инженер подразделения Д. Я. Трофимов указал как на существенный недостаток малую работу в подразделении по изжитию летных происшествий. Экипажи плохо осматривают самолеты перед вылетом.

Командир летного коллектива А. П. Харитонов заявил,



Всегда хватает работы у бригады грузчиков грузового склада отдела перевозок Свердловского аэропорта. В нынешнем году авиаперевозка грузов значительно возросла. Каждый прибывший или отправляемый груз нужно быстро обработать, чтобы самолет в порту не простоял ни одной лишней минуты.

На снимке: бригадир грузчиков Михаил Федорович Берсенева.

Фото В. Яковлева.

Коммунистам до всего есть дело

что в подразделении еще немало недостатков с выполнением производственного плана. А. П. Харитонов коснулся в своем выступлении вопроса гласности соревнования: в помещении подразделения до сих пор нет хорошей доски итогов соревнования.

Выступивший на партийном собрании командир учебно-тренировочного отряда В. В. Прокончук подверг резкой критике руководство ЛЭРМ Свердловского аэропорта, которое мало беспокоится об улучшении обслуживания техсоставом самолетов. Особенно плохо обстоит дело с подготовкой тренировочных самолетов.

На собрании выступили и другие коммунисты. Они подвергли критике недостатки в работе парторганизации подразделения. Все их выступления были направлены на то, чтобы помочь командованию и партийной организации устранить недостатки, добиться полной безаварийности в работе коллектива. Но вместе с тем, каждый, критикуя недостатки, отмечал, что за прошедший год партийная организация проделала немалую работу, стала более зрелой, способной решать ответственные задачи, которые ставит партия, народ перед работниками воздушного транспорта.

Собрание приняло развернутое решение, в котором наметило план дальнейшей работы по мобилизации личного состава на досрочное выполнение плана семилетки и обеспечения полной безопасности полетов.

На собрании был избран новый состав бюро партийной организации подразделения.

В. ЯКОВЛЕВ.

В ТЮМЕНСКОМ аэропорту в шеле этого года был организован строительный участок, призванный обслуживать нужды по строительству и капитальному ремонту зданий и сооружений в подразделениях Тюменской авиагруппы. Организации строительного участка предшествовали настойчивые ходатайства командования ТАГ, неоднократные выступления их представителей на пленумах теркома профсоюза, партийно-хозяйственных активах и других совещаниях Уральского управления. Казалось бы, строительные дела и капитальный ремонт сейчас будут проходить быстрее, качественнее и дешевле. Но, к сожалению, это в действительности не так.

Организация участка и укомплектование его руководящими



Обслуживание самолета Ту-104 в Свердловском аэропорту.

Фото В. Ветлугина.

БЕСПРИЗОРНЫЙ СТРОЙУЧАСТОК

работниками затянулись на несколько месяцев. Наконец, был принят исполняющим обязанности начальника участка т. Беляев, человек, не имеющий специального образования и окончивший только 8 классов средней школы.

Очевидно, командование Тюменского аэропорта в лице тов. Наумова не желает иметь в своем подчинении строительный участок. Недоброжелательно относятся к нему и отдел наземных сооружений порта в лице тов. Нехорошева, а Тюменская авиагруппа совсем не интересуется судьбами участка.

Никаких планов коллективу не дается, участок используется на мелких ремонтных работах. За два с лишним месяца существования участка не вырос по численному составу и располагает теми же рабочими, которые были переданы ему из стройгруппы порта.

БОЛЬШИМ недостатком является то, что учет и отчетность участка не ведутся, поэтому его руководители не знают, что сделано за это время и как работает участок. После длительных исканий было определено, что за два с половиной месяца участком выполнено работ на 63,5 тыс. рублей, т. е. месячное выполнение составило только 26 тыс. рублей. Исключительно мало! При этом израсходовано зарплаты 48,7 тысячи рублей с перерасходом фонда зарплаты 22 тысячи рублей. Руководители участка и аэропорта не смогли объяснить причины такого ненормального положения.

На участке и в порту отсутствуют мероприятия по организационному его укреплению, повышению производительности труда, снижению себестоимости строймонтажных работ. Ничто не предпринимается по механизации строительных работ. Тарификация рабочих не проведена, нет плана мероприятий по технике

безопасности и улучшению условий труда.

Самоустранение командования аэропорта и авиагруппы от руководства стройучастком привело к тому, что участок не способен вести строительство 32-квартирного жилого дома и поэтому он передан на подрядный способ «Тюменьгорстрою».

Сорвано в текущем году и строительство железобетонного противопожарного резервуара на радиостанции Тюменского аэропорта. Работники отдела наземных сооружений порта считают, что резервуар должен быть построен стройучастком еще в августе — сентябре, а руководители стройучастка не признают за собой этой обязанности и заявляют, что строительство резервуара ему не поручалось. Вот и разберись, кто прав и кто виноват, если в действительности отсутствуют даже малейшие элементы планирования.

На участке не знают, кто и как выполняет нормы выработки, сколько рабочих не справляется с ними и почему.

Работа участка поставлена на самотек. Со своими задачами он не справляется даже по Тюменскому аэропорту. А о какой помощи северным аэропортам может идти речь при таком положении?

Командованию авиагруппы и Тюменского аэропорта необходимо срочно разработать конкретные мероприятия по организационно-техническому укреплению стройучастка, определить объемы работ до конца текущего года и наметить перспективу работ на 1961 год.

НУЖНО повседневно и конкретно руководить работой участка, правильно расставить рабочую силу и создать условия для высокопроизводительного труда. Наконец, следует немедленно подобрать руководящие кадры, способные возглавить и поднять работу участка до уровня задач, поставленных перед ним по обеспечению строительства и капремонта в подразделениях Тюменской авиагруппы.

А. ХМЕЛЕВ, начальник отдела наземных сооружений Уральского управления ГВФ.

Не заседать, а работать

С ПРОФСОЮЗНОГО СОБРАНИЯ АВТОБАЗЫ СВЕРДЛОВСКОГО АЭРОПОРТА

В ОТЧЕТНОМ докладе председателя цехового комитета автобазы тов. Солодких приводились внушительные цифры о количестве проведенных за год заседаний цехового комитета. Только в течение этого года по всем вопросам было проведено 23 заседания, т. е. по два в месяц. Словом, заседали фундаментально. О таких заседаниях когда-то написал В. Маяковский в известном стихотворении «Прозаседавшиеся».

Заседать с пользой — это одно дело, но когда на заседания тратится драгоценное рабочее время и они не оставляют после себя следа, — грош цена им.

Неприглядную картину нарисовали выступления членов профсоюза, которые говорили о слабой работе профсоюзной организации и, прежде всего, цехового комитета, обязанного возглавлять эту работу. Не является ли показательным тот факт, что из всего коллектива автобазы только половина состоит в профсоюзе? Очевидно, люди, видя бездеятельность профорганизации, не желают вступать в нее. И хотя тов. Солодких сослался на то, что

члены цехового комитета проявляли мало инициативы, слабо участвовали в организационной работе комитета, в чем, конечно, может быть доля правды, сам он этой инициативы тоже, видимо, не проявил и не сумел возглавить работу комитета. Отсюда и результаты: члены профсоюза мало участвуют в работе организации, зачастую не знают вопросов, поднимаемых на заседаниях комитета, имеют большую задолженность по взносам. Например, работники аэродромной службы тт. Коротяев, Овечкин, Колчанов и Кутенев не платят взносов по три и более месяцев. А казначей Добрынина фактически не выполняет своих обязанностей.

Конечно, нельзя сказать, что комитет не работал совсем. Кое-что сделано по улучшению жилищно-бытовых условий работников автобазы, значительно сократились случаи отказа техники на аэродроме.

Значительно улучшено обслуживание самолетов по

бригадному методу, возросло использование моторесурса. Но на фоне всего хорошего, что сделано в коллективе, бросается в глаза то обилие недостатков, которые в целом работу коллектива автобазы характеризуют с неприглядной стороны.

Разве не говорит об этом тот факт, что еще не весь автотранспорт прошел технический осмотр при подготовке к зимней навигации, хотя навигация фактически уже началась? Поэтому не удивительно, что часть техники в автобазе обслуживает самолеты в неподготовленном виде, полностью не прошедшие ремонт и не оборудованные всеми необходимыми агрегатами. Об этом говорили в своих выступлениях шоферы Назимов, Гилев, зам. начальника аэропорта по политической части тов. Носов и члены цехового комитета Морозов.

Нередки случаи, когда шоферы не принимают никаких мер по устранению неисправностей на автомашинах, а ждут,

когда это сделают слесари. А случаи поломок? Всем известен факт, когда шофер Ветлугин на маслозаправщике заурлил под самолет Ил-12 на превышенной скорости и вывел из строя дорогостоящую материальную часть. А другой водитель тов. Широшов поломал АПА-2.

Характерно то, что эти факты еще не взяты на серьезное обсуждение, а виновники нередко в таких случаях остаются безнаказанными.

Большие задачи стоят перед вновь избранным цеховым комитетом. Работы непочатый край! И от того, как новый комитет развернет свою деятельность, будет зависеть успех дела. С нынешней обстановкой в работе мириться нельзя, ее нужно в корне изменить и профорганизации сделать это под силу, если, конечно, она будет меньше заниматься заседаниями и их подсчетом, а больше проявит инициативы в своей практической деятельности.

ПРИНИМАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1961 год на ежемесячный массово-производственный журнал «ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ»

Орган Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР

Журнал освещает многообразную деятельность советской и гражданской авиации и рассчитан на широкий круг читателей.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год — 36 рублей; на 6 месяцев — 18 рублей; на 3 месяца — 9 рублей.

И. о. редактора В. Я. РУСИН.

НС30628 Заказ № 5504

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, ул. Ленина, 49.