

Советские профсоюзы! Всемерно развивайте творческую инициативу и активность рабочего класса и интеллигенции! Неустанно заботьтесь о дальнейшем подъеме материального благосостояния и культурного уровня рабочих и служащих! Мобилизуйте усилия трудящихся на выполнение семилетнего плана.

(Из Призывов ЦК КПСС к 42-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции)

Пролетарии всех стран, соединитесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 84 (906). СУББОТА, 31 ОКТЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

28 октября состоялось заседание расширенного президиума Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников.

Рассмотрев итоги социалистического соревнования за третий квартал 1959 года, расширенный президиум теркома принял решение присудить:

ПО ГРУППЕ ОБЪЕДИНЕННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ:

первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты коллективу Пермского подразделения;

третье место с вручением Почетной грамоты коллективу Салехардского подразделения.

ПО ГРУППЕ ЛЕТНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ:
третье место с вручением Почетной грамоты коллективу, руководимому П. Я. Таршиным.

ПО ГРУППЕ ЛЕТНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ ЛЕГКОМОТОРНОЙ АВИАЦИИ:
первое место с вручением переходящего Красного знамени и Почетной грамоты коллективу, руководимому И. И. Осокиным;

второе место с вручением Почетной грамоты коллективу, руководимому Д. Г. МОРДВИНЫМ.

ШИРЕ РАЗМАХ СОРЕВНОВАНИЯ

Сегодня в нашей газете публикуется сообщение о заседании расширенного пленума Уральского теркома профсоюза авиаработников, на котором были подведены итоги соревнования коллективов Уральской авиагруппы в III квартале.

Итоги соревнования в III квартале значительно хуже, чем это было во втором квартале. Если с планом многие подразделения справились, то в обеспечении безопасности полетов имеются серьезные недостатки. В результате снижения требовательности со стороны командно-руководящего состава к пилотам в третьем квартале в Челябинском, Уктусском, Курганском подразделениях и Тюменской авиагруппе и других коллективах по вине личного состава произошло несколько происшествий. Свердловский аэропорт, Уктусское и некоторые другие подразделения не выполнили план по выручке.

Одной из причин этих недостатков было то, что командование, партийные и профсоюзные организации не смогли мобилизовать личный состав подразделений на высоко-

копроизводительную и безаварийную работу в третьем квартале.

Во многом повинны здесь профсоюзные организации, которые не организовали настоящего социалистического соревнования в своих коллективах, мало уделяли внимания производственным вопросам, не вели борьбу за повышение дисциплины среди летного и технического состава. Серьезный упрек можно сделать профсоюзным активистам Тюменской авиагруппы, Челябинского и Уктусского подразделений, Свердловского аэропорта и ремпредприятия. Они ослабили руководство социалистическим соревнованием, мало и несерьезно обсуждали нарушения трудовой дисциплины, не занимались распространением передового опыта лучших работников своих коллективов.

А ведь это первейшая обязанность профсоюзной организации.

На заседании расширенного пленума Уральского теркома были заслушаны доклады руководителей профсоюзных организаций Свердловского аэропорта и ремпредприятия о работе коллективов, борющихся за звание бригад, смен, служб коммунистического труда.

Профсоюзные организации Свердловского аэропорта и ремпредприятия, а также и других подразделений авиагруппы слабо руководят движением бригад коммунистического труда, не подводят итоги их соревнования и не оказывают помощи, в которой нуждаются некоторые из этих коллективов.

ЦК КПСС в Призывах к 42-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции призвал профсоюзные организации еще шире развернуть социалистическое соревнование среди трудящихся, направляя творческую энергию масс на обеспечение высококачественной работы, на досрочное выполнение плана первого года семилетки.

Долг авиаработников Урала — делом ответить на призыв родной партии.

Дороги ведут в космос

На днях в клубе-кино Челябинского подразделения «Сокол» была прочитана очень актуальная и интересная лекция. «Полеты в мировое пространство» — так называлась тема выступления лектора Челябинского планетария Л. Ф. Костаревой. Чтение лекции сопровождалось показом цветных диапозитивов. Присутствовало 150 человек.

ВЫПОЛНИМ ТРЕБОВАНИЯ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА к Аэрофлоту!

Из доклада начальника политотдела
П. А. АНДРЕЕВА

Трудовая и политическая активность личного состава Уральской авиагруппы, вызванная историческими решениями XXI съезда КПСС, мобилизация партийными и общественными организациями авиаработников на досрочное выполнение государственного плана дали нашему коллективу возможность добиться положительных результатов в выполнении производственного задания. По итогам за второй квартал личный состав авиагруппы завоевал третью премию во Всесоюзном социалистическом соревновании, завершил план девяти месяцев.

За этот период общий производственный налет часов составляет 111,9 процента к плану. Успешно завершено задание по тонна-километражу, фактически объем его равняется 104,5 процента. Имеется также повышение производительности полетов: на самолетах Ил-12 вместо 612 ткм/час она составляет 618, а на самолетах Ли-2 — 471 ткм/час вместо 449. Годовой план авиационно-химических работ на 1 октября выполнен на 135 процентов. Задание девяти месяцев по отправке пассажиров завершено на 108,2 процента, по грузам — на 108,4.

Результаты выполнения производственного плана за 9 месяцев показывают, что коллективы транспортного, Пермского подразделений и Тюменской авиагруппы по основным показателям добились хороших результатов. В других подразделениях обстановка с выполнением девятимесячного задания сложилась хуже.

Финансовый план по выручке за этот период завершен на 100,5 процента, в том числе по транспортной авиации — на 100,1 и по авиации спецприменения — на 101,8 процента. В результате производственной деятельности авиагруппа имеет 59580 тысяч рублей накоплений, т. е. план выполнен на 108,3 процента.

Однако достигнутые успехи не должны нас успокаивать. Мы не выполнили главного показателя нашей работы — не обеспечили безопасности полетов. За истекшие девять месяцев в подразделениях авиагруппы совершено много летных происшествий. Причем, подавляющее большинство их произошло по вине летного и технического состава. Наиболее грубыми среди них являются летные происшествия командира корабля Леонова, пилотов Южакова, Баженова, Полтавского, командира звена Пустобаева и других.

Обстановка, складывающаяся в Уральской авиагруппе с обеспечением безопасности полетов, свидетельствует о том, что мы не выполнили требований партии и правительства к Аэрофлоту. Эта же обстановка говорит о том, что в отдельных наших подразделениях, в частности — в Уктусском

и Челябинском подразделениях и Тюменской авиагруппе, к разъярению и выполнению этих требований отнеслись формально.

Наряду с уже допущенными летными происшествиями в подразделениях продолжают иметь место серьезные предпосылки к ним. Эти предпосылки порождаются низким уровнем дисциплины в отдельных наших коллективах. Достаточно сказать, что в целом по авиагруппе количество нарушений дисциплины осталось прежним, что и за тот же период 1958 года. К сожалению, в числе лиц, допускающих дисциплинарные проступки, значительную часть — немного меньше половины — составляют коммунисты и комсомолцы.

Особую тревогу вызывает то положение, что за последнее время не достигнуто снижение нарушений дисциплины. В Уктусском подразделении, например, в третьем квартале количество дисциплинарных проступков возросло по сравнению со вторым кварталом в три раза! Неудивительно поэтому, что данный коллектив является одним из наиболее неблагоприятных в деле обеспечения безопасности полетов. Увеличилось число нарушений дисциплины и в Курганском подразделении.

Подобное положение во многом объясняется тем, что в работе наших общественных организаций имеются очень серьезные упущения. Так, из всех случаев нарушений дисциплины, по которым изданы приказы командиров подразделений, общественностью рассмотрено немногим более половины. Это свидетельствует о том, что наши отдельные заместители по политчасти и секретари парторганизаций плохо руководят работой общественных организаций, а также о том, что некоторые командиры в своей практической деятельности недостаточно опираются на партийные, профсоюзные и комсомольские организации.

Многотиражная газета «Авиатор Урала» еще не стала настоящим пропагандистом передовых методов труда, мало публикует материалов по вопросам обучения и воспитания личного состава.

Оглядываясь на пройденный период, мы можем все-таки сказать, что в целом по авиагруппе и в подразделениях сделано немало, достигнуты определенные результаты. Однако, чтобы быстрее устранить еще имеющиеся недостатки, коренным образом улучшить нашу работу, мы должны подвергнуть острой, принципиальной критике деятельность отстающих звеньев. Это даст нам возможность успешно провести начавшуюся осенне-зимнюю навигацию, досрочно и высококачественно завершить государственный производственный план 1959 года — первого года семилетки.

В четверг, 29 октября, в клубе Свердловского авиагруппы состоялось собрание актива подразделений Уральской авиагруппы. Его участники обсудили доклад начальника политотдела П. А. Андреева об итогах работы за девять месяцев. Всего в прениях выступило 15 человек.

Ниже публикуются некоторые из этих выступлений.

Начальник службы движения авиагруппы Н. И. КУДРЯШОВ

Регулярностью полетов командование подразделений интересуется еще очень мало. По существу этот показатель нашей работы во внимание по-настоящему не принимается. Достаточно сказать, что в Пермском подразделении регулярность полетов по местным воздушным линиям вообще не учитывается. Неудивительно поэтому, что за девять месяцев данный показатель в целом по Уральской авиагруппе составил только 62,1 процента.

При подведении итогов социалистического соревнования регулярность полетов также не берется во внимание. Именно такую картину можно было наблюдать даже на пленуме территориального комитета профсоюза. Там летному коллективу, руководимому П. Я. Таршиным, присудили третье место, а ведь у них регулярность всего-навсего 27,9 процента!

Руководители транспортного подразделения пытаются поправить свои дела за счет все той же регулярности. Они за последнее время совсем не выставляют резервного самолета, хотя одновременно планируют внереисовые полеты в Москву и другие города. А ведь от низкой регулярности полетов страдают пассажиры и клиентура.

Командир корабля Т. В. САЛЬНИКОВ

Летчики нашего подразделения просили меня сказать от их имени, что самым большим местом для летно-подъемного состава является сейчас отдел перевозок Свердловского аэропорта. Чтобы далеко не ходить за примерами, приведу два случая, которые произошли у меня в течение минувшей недели. 19 октября из-за несвоевременной загрузки и разгрузки самолета мы смогли сделать в Челябинск, до которого лету всего 45—50 минут, лишь один рейс за весь день! А 24 числа, при выполнении рейса № 599, нашему экипажу пришлось ждать загрузки самолета около пяти часов.

Я считаю, что неудовлетворительная деятельность отдела перевозок в известной степени объясняется тем, что там нет нормальных условий работы. Взять хотя бы диспетчерскую ОП. Там страшно неудобно. Диспетчер отдела перевозок на своем рабочем месте, можно сказать, оторван от всей смены. Кроме того, в ОП не хватает техники — нет нужного количества автомашин.

Наконец, необходимо сказать и о таком серьезном недостатке, как грязь в Свердловском аэропорту. Из-за нее мы вынуждены для заправки горючим и загрузки каждый раз подруливать к перрону. В результате у нас получается значительное превышение нормы работы моторов на земле. Поэтому я прямо заявляю: нам нужны бетонированные стоянки.

(Окончание на 2-й стр.)



Диспетчер РДС Свердловского аэропорта Николай Петрович Свинтетский за пультом у таблицы движения самолетов.

Фото Г. Богатнаева.

Командир Тюменской авиагруппы Н. И. ВОЛКОВ

Давно и совершенно справедливо говорят, что структура Тюменской авиагруппы явно неудачна. Из-за этой причины мне нередко приходится одновременно исполнять обязанности командира всех звеньев нашей авиагруппы. Контролировать же работу подчиненных, заниматься их воспитанием и обучением, является более чем затруднительным делом. А отсюда и все неприятности.

Хочется мне заострить внимание и на такой важной для нас проблеме, как обеспечение северных аэропортов необходимым для ночных полетов оборудованием. В частности, в первую очередь нам крайне нужны УКВ-пеленгаторы. В этом нам нужна помощь и Уральской группы и Главного управления ГВФ.

И, наконец, несколько слов о работе аппарата Уральской авиагруппы. Когда у нас случается летное происшествие, к нам сразу же прибывает 8—10 человек из Свердловска. А чтобы в обычное время кто-нибудь из них, особенно из летно-штурманского отдела — авиационный инспектор Мисюнис или пилот-инспектор Никифоров, прибыл для помощи, поучил бы нас практике грамотных тренировок на месте, — этого нет.

Заместитель по политчасти А. А. ЯШМАКОВ

Наше Челябинское подразделение является одним из наиболее аварийных в Уральской авиагруппе. Чем же объяснить такое положение? Одной из главных причин, на мой взгляд, надо считать недостатки в подборе и расстановке кадров. У нас, например, в настоящее время нет начальника аэропорта, в течение длительного срока не работает заместитель командира подразделения по летной части.

Кстати сказать, созданию такого положения с кадрами способствовали руководители Уральской авиагруппы. Так, несмотря на категорическое возражение партийной организации нашего подразделения командование группы добилося назначения Казанцева на должность заместителя по летной части. Этот человек вскоре запятнал себя неблагоприятным поступком и его сняли. Теперь начальник политотдела Андреев добивается, чтобы наше партбюро дало «хорошую характеристику Лоншакову, видимо, для его выдвижения. А коммунисты против этого.

Заведующая ресторана О. И. ПАВЛЮЦ

В тех условиях, в которых сейчас работает коллектив ресторана, нам не удастся справиться с обслуживанием пассажиров в ближайшем будущем. Если эти условия еще могли удовлетворять нас в 1954-55 годах, то уже через два-три года дело с питанием зайдет в тупик. Вопросы же в этом направлении решаются крайне медленно. Например, проблема с цехом бортового питания рассматривается в течение года. А вопрос с мойкой посуды и до сих пор не нашел должного разрешения.

Пора у нас в ресторане всерьез заняться и механизацией. Так, уже сейчас необходимо заменить плиту, которая отапливается дровами, на электрическую. Нужно также позаботиться и о хороших подъездных путях к складским помещениям, которые, кстати сказать, тоже для нас малы.

Руководителям СМУ-8 надо не отрываться от вопросов, которые ставят наш коллектив, а строить здания и сооружения действительно капитально и прочно. А то недоделки, оставшиеся при сдаче в эксплуатацию новой столовой, устраняются уже около года.

Инженер техотдела по спецоборудованию Г. М. БУРДИН

Мы эксплуатируем передовую авиационную технику — турбовинтовой самолет Ил-18. А средства запуска в Свердловском аэропорту не отвечают предъявляемым сегодня требованиям. Это оборудование часто бывает неисправным, из-за чего получают задержки вылетов рейсовых самолетов, как это имело место в августе и сентябре.

Кроме того, применение неисправных средств запуска ведет к выводу из строя дорогостоящей материальной части турбовинтовой техники. По этой причине, например, в Свердловском аэропорту уже расплавили штыри на одном Ил-18, сожгли сигнальные лампочки на другом самолете. Однако эксплуатация неисправных средств запуска может причинить и еще большие неприятности. Поэтому надо быстрее устранить недостатки как со стороны автобазы, так и со стороны ЛЭРМ.

Из имеющихся в аэропорту трех АПА-2 на ходу часто бывают только две машины. А при таком количестве невозможно обеспечить своевременное обслуживание всех вылетающих самолетов. Поэтому нам нужна помощь со стороны Главного управления ГВФ в части дополнительного выделения АПА-2. Следует иметь в Свердловске четыре таких спецмашины.

Начальник отдела политуправления ГВФ М. И. ГОРЕНШТЕЙН

Личный состав Гражданского воздушного флота напрягает все силы, чтобы успешно выполнить производственный план. Со своей стороны и командование Аэрофлота принимает меры, чтобы в четвертом квартале не снизить достигнутых темпов и хорошо закончить 1959 год — первый год семилетки.

Однако в целом положение у нас оставляет желать лучшего. Аэрофлот не добился четкого выполнения преобладающей партии и правительства, предъявляемых к работникам воздушного транспорта. Причины этого кроются в наших собственных неполадках, внутренней неорганизованности, в отсутствии четкого порядка. Особенно много у нас недостатков в деле обеспечения безопасности полетов. А ведь это ведет к нехорошим последствиям.

Плохо в наших подразделениях еще борются за выполнение приказов, указаний и т. д. Например, требования о необходимости повышения культуры обслуживания пассажиров в Иркутском аэропорту не были доведены до всего личного состава управления. Нужно отметить, что об этих требованиях не знают и работники отдела перевозок Свердловского порта.

„Частное“ дело Ивана Егорова

«Дорогая редакция!

Хочу просить у вас помощи и совета. У меня случилось большое несчастье в жизни, о котором и расскажу в этом письме.

Я познакомилась с Иваном Егоровым, летчиком транспортного самолета, в Тюмени. Это было в прошлом году. Мы стали друзьями. В течение года виделись мало, но часто писали друг другу. Однажды я получила от него письмо, в котором он просил меня стать его женой.

Мне нравился Иван. Более того, я его любила. И мне казалось, что он отвечал мне тем же. Егоров несколько раз приезжал за мной, но я все не могла решиться, так как он был на десять лет старше меня.

Я решила посоветоваться с родителями и

сказала, что Иван мне нравится, но меня смущает его возраст. Узнав, что я люблю его, родители дали согласие на мой брак и сказали, что люди в таком возрасте смотрят на этот шаг серьезно.

В марте нынешнего года мы поженились. В это время Егорова перевели в Челябинск. Квартиры там не было, и муж предложил мне подождать, пока будет готов дом. Тянулось это пять месяцев.

И вот получаю письмо, в котором Иван пишет, чтобы я приехала — он получил квартиру.

Прибыв в Челябинск, мужа я не застала, он был в полете. А когда прилетел, то встретил меня очень холодно. С этого дня у нас начались непонятные вещи.

БОРЬБЫ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ—НАШ ДОЛГ

Профсоюзная организация Салехардского подразделения уделяет много внимания вопросу обеспечения безопасности полетов в подразделении как одной из основных задач, стоящих перед профсоюзом авиаработников. Примером того может служить недавно состоявшееся профсоюзное собрание.

Выступивший с докладом председатель местного тов. Селифанов проанализировал состояние дисциплины среди личного состава, вскрыв ряд имеющихся недостатков.

Очень важные вопросы подняли в своих выступлениях авиамеханик тов. Беляев, авиамоторист тов. Мордвинов, техник РЭСОВ тов. Мартынов, авиатехник тов. Аустер. Они справедливо критиковали отдельные недочеты обеспечения безопасности полетов, регулярность движения самолетов, плохое руководство технической службой, ука-

зали на недостатки в воспитательной и культурно-массовой работе, проводимой местным комитетом. Справедливая критика в адрес инженера ОМТС тов. Пантюхова, председателя местного комитета тов. Селифанова, заместителя по наземным службам тов. Зейфер должна заставить этих товарищей исправить недостатки в своей работе.

Собрание приняло постановление, в котором обязало местный комитет уделять больше внимания вопросам производства, особенно обеспечению безопасности полетов, направляя усилия коллектива на досрочное выполнение плана первого года семилетки, лучше организовывать культурный отдых членов коллектива, проводить вечера передовиков производства.

А. БЕРДНИКОВ, заместитель командира Салехардского подразделения по политчасти.

Искания в редакцию

Транспортные мучения

Для обеспечения безопасности полетов важную роль играет повышение деловой квалификации летно-подъемного и технического состава, которая производится на учебных сборах в учебно-тренировочном подразделении нашей авиагруппы. Казалось бы, все должны способствовать успешной работе учебно-тренировочного подразделения, но...

К сожалению, на деле все получается иначе. Недавно учебные классы были переведены на территорию Свердловского авиагарнизона и с тех пор начались наши мучения. Систематически срываются занятия и причиной этому стал автотранспорт.

Если учебные классы перевели в Свердловский авиагарнизон, то общежитие для слушателей оставлено на старом месте, в Уктусском подразделении. Доставка слушателей на занятия была воз-

ложена на Свердловский аэропорт и с тех пор начались транспортные мучения. Автобус, предназначенный для перевозок слушателей, систематически опаздывает, а то и совсем не приезжает. С опозданием или же совсем не подается автобус после учебных занятий, срывая тем самым самоподготовку слушателей и консультации.

Удивляет беспечность, которую проявляет в этом вопросе руководство Свердловского аэропорта и авиагруппы. Необходимо принять самые строгие меры к тем, кто свдвиг беспечным отношением к делу срывает работу учебно-тренировочного подразделения, и положить конец транспортным мучениям.

В. ИВАНОВ, зам. командира учебно-тренировочного подразделения.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„ПАМЯТНИК“

В ответ на фельетон, опубликованный под таким названием в № 81 газеты «Авиатор Урала», секретарь партийной организации Уктусского подразделения В. Н. Махнов сообщил в редакцию следующее:

«Партийное бюро подразделения на своем заседании 23 октября обсудило фельетон «Памятник». Е. М. Ципину указано на недостатки в работе.

В настоящее время командование подразделения принимает все необходимые меры по ускорению ремонта столовой с тем, чтобы основные работы были закончены до 1 ноября».

не буду. Тогда он стал смеяться и убеждать меня, что сейчас с правдой не проживешь.

Одновременно он стал меня выгонять с квартиры, говоря, что после развода к нему приедет другая жена. Иван заявил мне, что ему нужна молодая, а я для него, якобы, стара, хотя

ОТ РЕДАКЦИИ: Работник газеты «Авиатор Урала» побывал на месте, в Челябинске, и разобрался с этой историей. К сказанному выше остается добавить только то, что со вторым пилотом Иваном Егоровым его товарищи по работе не хотят летать, так как считают его ненадежным, неустойчивым во всех отношениях человеком.

В свою очередь, редакция газеты хочет высказать и свое мнение по поводу этого письма. Можно полюбить человека, можно его разлюбить. Можно пожениться, можно и развестись. Нельзя только издеваться над человеком!

HC47043 Зак. 5302 Редактор В. А. ДЕБЕРДЕЕВ.

Адрес редакции: Свердловск, 20, аэропорт: тел. Д2-05-21, доб. 1-96, 1-97.

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



Фототюд штурмана А. КОВАЛЕНКО.

Так поступают советские люди

Огонь побежден

Находясь на посту, боец военизированной охраны Свердловского аэропорта Киножа Султанов обратил внимание на проходивший мимо топливозаправщик ТЗ-16. У машины из заднего мотора выбивалось пламя. Мгновенно оценив обстановку, Султанов позвонил в пожарную охрану, а сам, взяв два огнетушителя, бросился наперерез машине.

До емкостей оставались считанные метры, когда шофер Морозов заметил бегущего бойца и остановил машину.

Когда распахнули дверцу, оттуда вырвалось пламя. Вот-вот могли вспыхнуть пары бензина. Направив струю огнетушителя в огонь, К. Султанов попытался потушить его. Однако сразу это сделать не удалось. Длинные языки пламени упрямо вырывались то тут, то там.

Но постепенно огонь начал затихать. Вот погас последний сильный огонек. Теперь можно осмотреть и мотор — почему же он загорелся.

Оказывается, перед выездом шофер невнимательно осмотрел машину, и не заметил, что провод оголился. В результате — короткое замыкание, сгорел аккумулятор и дело могло кончиться значительно хуже, если бы не своевременная помощь.

За проявленную бдительность командование аэропорта наградило К. Султанова Почетной грамотой.

В. БАТУРИН, командир команды ВОХР.