

Авиароботники, вставайте В РЯДЫ ПАТРИОТОВ!

Месячник ударного труда —
хороший подарок XXII съезду
КПСС

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИТЬ

П. АНДРЕЕВ,

начальник политотдела Уральского управления ГВФ

Немногим более трех недель осталось до дня открытия XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Советские люди, идя навстречу этому историческому событию, готовят достойные трудовые подарки Родине, ставя на службу производству все резервы, еще шире развертывая социалистическое соревнование.

Личный состав подразделений Уральского управления ГВФ также берется за то, чтобы отметить этот знаменательный день в жизни партии и народа новыми трудовыми достижениями. Растет трудовой подъем среди пилотов, авиатехников, связистов и других авиационных специалистов. План 8 месяцев по налету тонна-километров был выполнен на 106,3 процента, а по налету приведенных часов — на 100 процентов. Неплохо обстоят дела с выполнением плана по некоторым показателям и в сентябре.

С хорошими показателями выполнения производственного плана идут навстречу XXII съезду КПСС коллективы Курганского, Челябинского и авиатранспортного подразделений. Однако такие подразделения, как Пермское и Уктусское, не выполняют взятых на себя обязательств по некоторым основным показателям производственного плана и не обеспечивают высокой безопасности полетов.

Сейчас у авиароботников ответственный период. Мы должны хорошо подготовиться к осенне-зимней навигации (подготовить самолеты и наземное оборудование, проверить технику пилотирования летного состава, принять зачеты у работников ряда специальностей по вопросу работы в условиях зимней навигации), чтобы встретить ее, как говорится, во всеоружии, провести организованно, без летных происшествий, нарушений и предпосылок к ним.

Имеющиеся у личного состава подразделений Уральского управления ГВФ достижения не должны успокаивать. У нас есть много недостатков, которые являются тормозом в повседневной работе, мешают коллективам добиваться еще лучших результатов в производственной деятельности.

Неудовлетворительно решается задача повышения регулярности полетов, особенно в Свердловском аэропорту и в аэропортах Тюменской авиагруппы, что поставило Уральское управление ГВФ на одно из последних мест в Аэрофлоте.

Сейчас каждый коллектив должен проанализировать свою работу, посмотреть, как выполняются обязательства, взятые в честь XXII съезда КПСС. В оставшиеся дни до открытия съезда мы должны многое сделать, чтобы выполнить 10-месячный план к 17 октября.

Мы должны иметь задел по налету тонна-километров в размере 2600000, а имеем всего лишь 1 600 000 тонна-километров. С начала года отставание по отправкам составляет: 14500 пассажиров и 2600 тонн груза. Чтобы выполнить обязательство, требуется большое напряжение сил.

Долг всего личного состава уральских авиаподразделений — активно включиться в месячник ударного труда, объявленный коллективами передовых предприятий страны. Нужно мобилизовать все внутренние резервы нашего производства, еще шире развернуть соревнование между подразделениями, службами, экипажами и отдельными авиароботниками. Партийные, комсомольские, профсоюзные организации должны всемерно поддерживать инициативу и руководить патриотическим движением рядовых тружеников, направляющих свои усилия на достойную встречу XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза.

Высшим принципом партийного руководства является коллективность — непременное условие нормальной деятельности партийных организаций, правильного воспитания кадров, развития активности и самостоятельности коммунистов. Культ личности и связанные с ним нарушения внутрипартийной демократии не могут быть терпимы в партии, они несовместимы с ленинскими принципами партийной жизни.

Коллективность руководства не снимает персональной ответственности работников за порученное дело.

Из проекта Устава
Коммунистической партии
Советского Союза.

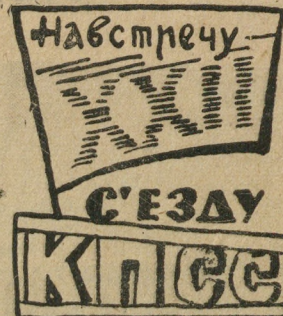
До открытия
XXII съезда КПСС
осталось 23 дня

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



№ 75 (1094).
СУББОТА,
23 СЕНТЯБРЯ
1961 г.
Год издания
XX

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ
и теркома профсоюза авиароботников.



руководят полетами и координируют работу всех служб диспетчера Н. С. Погорелов, А. А. Григорьев, Г. С. Болдырев.

«Глаза и уши авиации» — так пилоты называют службу связи. Это как нельзя лучше определяет значение кропотливого труда радистов. Без их четкой, слаженной работы не может выйти в рейс ни один самолет. И связисты хорошо это понимают. Настоящими мастерами своего дела зарекомендовали себя руководитель службы инженер В. Секирин, радиотехник Л. Наумов, радиооператоры И. Темный, Ф. Пушкарева и другие. Они обеспечивают надежную связь с бортами крылатых машин.

...Многолюдно в нашем аэровокзале. Пассажиры готовятся к воздушным путешествиям.

Пожалуй, никому из всего коллектива аэропорта не приходится проявлять столько терпения и выдержки, как работникам отдела перевозок. Диспетчеру Л. Беспаловой, которой недавно присвоено почетное звание ударника коммунистического труда, кассирам тт. Кирилловой, Столовой и Красильниковой нужно ответить на сотни вопросов пассажиров, ответить им вежливо, тактично, обстоятельно. И пассажиры благодарны им и за эти ответы, и за быстрое оформление билетов...

...Ни на час не замирает жизнь в Магнитогорском аэропорту, который значительно вырос за последние годы: проложены новые воздушные трассы, увеличился приток пассажиров. Готовясь достойно встретить XXII съезд родной Коммунистической партии, все работники аэропорта множат свое мастерство, повышают свою выучку. Предстоящую осенне-зимнюю навигацию мы обязуемся провести на более высоком уровне по сравнению с прошлым годом. Слово авиаторов твердое — так и будет!

А. КОЗИН,
старший диспетчер
Магнитогорского аэропорта.

На снимках: верхнем — авиатехник М. Грицай; нижнем — диспетчер Н. Погорелов.



По Аэрофлоту

РЕЙС МИРА

Наш экипаж в составе второго пилота И. Иванова, бортмеханика А. Быкова, бортрадиста Д. Иванова недавно выполнил рейс мира. Деньги, причитающиеся экипажу за полет, мы внесли в фонд мира.

В. ПИМЕНОВ,
командир Ли-2 Красноярского управления ГВФ.

РЕПОРТАЖ

САМОЛЕТЫ УХОДЯТ В РЕЙС



рошим подарком авиароботников XXII съезду КПСС.

Рабочий день у авиаторов начинается рано. Первым на аэродром прибывает технический состав, задача которого — подготовить самолеты к рейсам в сроки, предусмотренные расписанием. Не напрасно говорят: «В авиации мелочей нет».

Еще не было случая, чтобы работники инженерно-авиационной службы отправили самолет в рейс с каким-либо дефектом. Не зря служба именуется коммунистической! Руководит этим коллективом Борис Иванович Бородулин — ветеран Гражданского воздушного флота. За двадцать лет работы в Аэрофлоте он прошел путь от рядового моториста до старшего инженера аэропорта.

Б. И. Бородулин постоянно сам повышает свои знания и учит молодых авиаспециалистов. В коллективе, руководимом им, трудится немало высококвалифицированных авиароботников, опытных техников и механиков. Старший авиатехник А. Янченко, авиатехники Н. Распутин, П. Дмитриев, авиамеханик В. Гумаров работают в Магнитогорском аэропорту более 15 лет. Под руководством Бориса Ивановича авиатехники В. Дмитриенко, А. Новоселов, Г. Солондякин и М. Грицай, не считаясь с временем, отдают все свои силы и знания, чтобы своевременно подготовить машины к очередному рейсу.

Когда самолет готов к вылету, он «попадает в руки» службы движения, которая также носит почетное звание коммунистической. В коллективе Магнитогорского аэропорта не помнят случая, чтобы из-за нераспорядительности или халатности диспетчеров была нарушена безопасность и регулярность движения на воздушных трассах. Безупречно

С РАННЕГО утра до позднего вечера не затихает рокот моторов в Магнитогорском аэропорту. С утра до вечера напряженно трудятся работники инженерно-авиационной службы, диспетчеры, радисты и синоптики, в десятки рейсов отправляя самолеты.

Стремясь достойно встретить XXII съезд родной Коммунистической партии, коллектив включился в борьбу за звание аэропорта коммунистического труда. Двум коллективам — движению и инженерно-авиационной службе — уже присвоены почетные звания.

Сейчас у авиаторов горячая пора: предстоит хорошо подготовиться к осенне-зимней навигации. Известно, что успех работы в осенне-зимний период в основном зависит от своевременной и качественной подготовки в целом подразделения. Учитывая это, коллектив нашего аэропорта взял обязательство провести подготовку к зиме раньше сроков, намеченных планом. Это будет хо-

и так далее. Взаимопроверка показала, что ленинградцы по ряду показателей более успешно справляются со своими социалистическими обязательствами. Прежде всего, добившись более высокого процента исправности самолето-моторного парка, они смогли повысить налет на один списочный самолет, что очень важно в деле использования парка и выполнения плана по налету часов.

Исправность самолето-моторного парка оказалась в целом на 2,5 процента выше, чем у нас, а это уже позволило им только на самолетах типа Ли-2 иметь выполнение плана по налету на 110,1 процента, а по Ил-14 — на 112,7 процента. Почти по всем типам эксплуатируемых самолетов (за исключением Як-12 и Ил-18) ленинградцы выполнили план по производительности от 100 до 115 процентов.

Ленинградцы хотя и не справились с планом перевозок по номенклатуре, однако по общему тонна-километражу семимесячный план они выполнили на 105,7 проц., снизив при этом себестоимость тонна-километра на 3,6 процента, а приведенного часа на 2,9 процента против плана. Коллектив Северного управления ГВФ выполнил план по обработке площадей в сельском хозяйстве.

Хорошо обстоит у них дело с обучением личного состава в УТО, повышением летного состава в классе, активно работают рационализаторы и изобретатели.

Однако как коллектив Северного управления, так и уральцы за 7 месяцев текущего года не смогли добиться выполнения ряда пунктов своих обязательств.

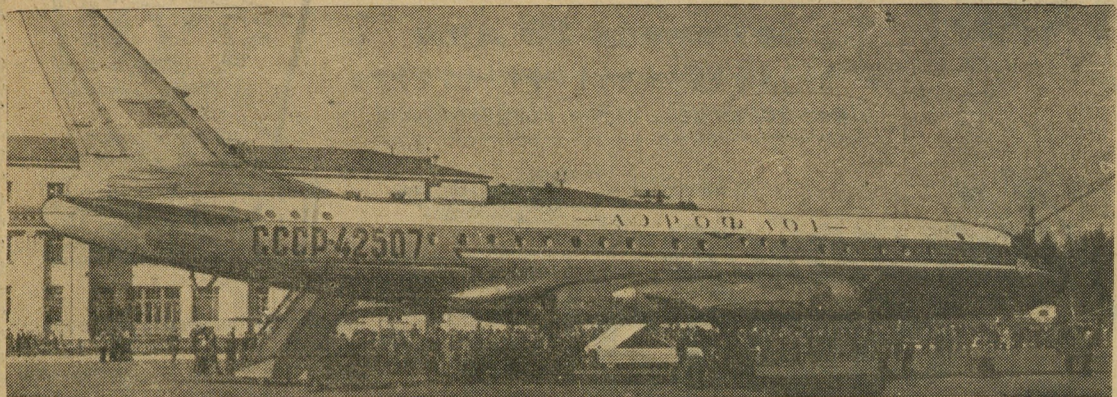
(Окончание на 2 стр.)

СОРЕВНУЯСЬ, ДОБИВАТЬСЯ НОВЫХ УСПЕХОВ

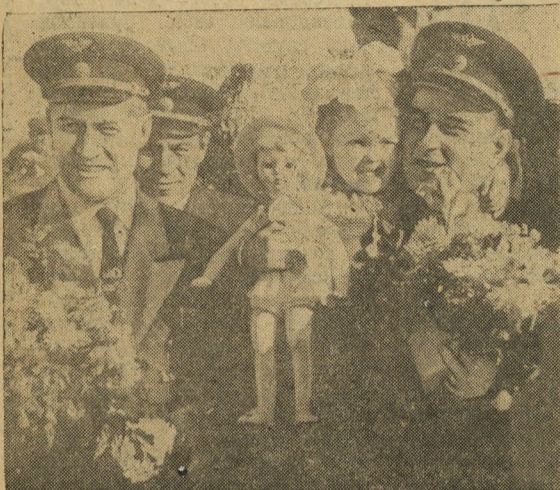
В ТЕЧЕНИЕ нескольких лет осуществляется ставшее традиционным социалистическое соревнование между коллективами авиароботников Уральского и Северного управлений ГВФ. Регулярная взаимопроверка стала одной из форм обмена передовым опытом, которым делятся два соревнующихся коллектива.

Недавно в Ленинграде побывала группа работников подразделения Уральского управления ГВФ в составе тт. Н. И. Железнова, В. С. Кизикова, Р. Г. Мороз, Л. Г. Никонорова, В. Г. Руденко, А. В. Чепурко, В. А. Курбатова.

Уральцы четыре дня провели в Ленинграде, где познакомились с организацией работы как самого аппарата Северного управления ГВФ, так и подразделений — аэропортов, ЛЭРМ, летных коллективов, городского аэровокзала

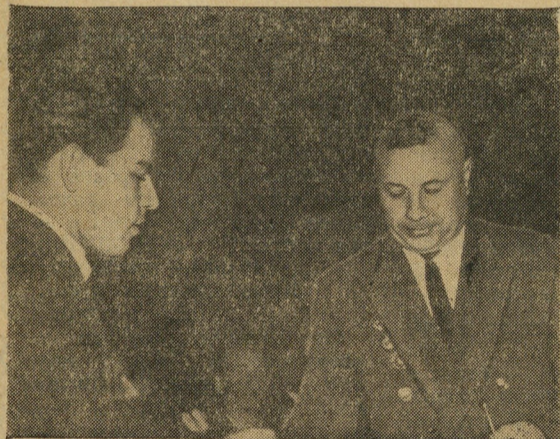


15 сентября 1961 года, в 3 часа 30 минут, из Внуковского аэропорта столицы вылетел реактивный пассажирский самолет Ту-104 № 42507. За штурвалом находился известный советский летчик Е. П. Барабаш. На борту — 100 пассажиров. Большинство из них — корреспонденты столичных журналов, газет, радио, телевидения, кинохроники, ТАСС.



Так начался юбилейный рейс. Он был посвящен 5-летию эксплуатации самолетов Ту-104.

Через 7 часов самолет приземлился в Иркутском аэропорту. Среди многочисленных встречавших его гостей была и шестилетняя иркутянка Светлана Артемьева. Пять лет назад она летела первым рейсом на Ту-104, который вел Е. П. Барабаш. Светлана вручила Евгению Павловичу букет цветов. А Е. П. Барабаш подарил ей большую красивую куклу.



Жители Иркутска тепло встретили экипаж юбилейного рейса.

На следующий день во Дворце культуры имени Куйбышева состоялась пресс-конференция. Заместитель начальника ГУГВФ Г. С. Счетчиков рассказал собравшимся о высоких темпах развития Аэрофлота и о перспективе его роста в ближайшие годы.

Г. С. Счетчиков ответил на многочисленные вопросы журналистов и представителей общественности города Иркутска, относительно перспектив развития воздушного транспорта в Восточной Сибири, применения самолетов и вертолетов в народном хозяйстве.

Участники юбилейного рейса побывали на предприятиях Иркутска, в Ангарске, на Иркутской и Братской ГЭС, совершили прогулку на судне с подводными крыльями «Ракета» по Ангаре до Байкала.

18 сентября участники юбилейного рейса возвратились на самолете Ту-104 в Москву.

На снимках: самолет Ту-104 в Иркутском аэропорту; Светлана Артемьева и Е. П. Барабаш; экипажу самолета Ту-104 вручают памятный подарок; московские журналисты в салоне «Ракеты».

В. ЯКОВЛЕВ.
Фото автора и И. Отмахова.



ПОСЛЕ ТОГО, КАК ВЫСТУПИЛ
«АВИАТОР УРАЛА»

«По щучьему велению»

Так назывался фельетон, опубликованный в газете «Авиатор Урала» № 71 (1090) от 9 сентября 1961 года.

Как сообщили редакции из Уктусского подразделения, командир Ан-2 С. А. Родионов уволен из подразделения, бортмеханик Б. А. Шадрин переведен на наземную работу, а второй пилот Ю. М. Дерягин на три месяца отстранен от летной работы.

СОРЕВНУЯСЬ, ДОБИВАТЬСЯ НОВЫХ УСПЕХОВ

(Начало на 1 стр.).

Например, в вопросах обеспечения безопасности полетов, в борьбе с предпосылками и нарушениями имеются серьезные недостатки. Следует сказать, что соревнующиеся стороны в этом вопросе имеют позорные показатели — половина происшествий произошла по вине личного состава. Это о многом говорит, здесь есть над чем призадуматься нашему командному составу, партийным, профсоюзным организациям, политработникам. Видимо, наша воспитательная работа, борьба за укрепление дисциплины пока что крутятся на холостом ходу, как это говорят.

Обе соревнующиеся стороны не справились с планом перевозок пассажиров, почты, грузов. И хотя эти показатели у уральцев несколько выше, все-таки они не могут никого удовлетворить, так как в конце концов план не выполнен.

Знакомясь с работой коллектива Северного управления ГВФ, мы нашли немало хорошего, тако-

го, которое нам надо перенимать и использовать у себя.

Работа городского аэровокзала, находящегося в центре Ленинграда, может служить для нас (да и не только для нас) образцом обслуживания пассажиров. Начав работу своего городского аэровокзала в Свердловске, открытого на днях, мы должны использовать весь опыт, всю технологию ленинградцев, перенять их опыт организации рекламы. Ленинградцы могут гордиться чистотой, культурой своего основного аэропорта, его механизацией. К сожалению, наш основной аэропорт — Свердловский — все еще находится в состоянии далеко не образцовом, хотя коллектив и бьется за то, чтобы порт стал образцовым на трассе Москва — Владивосток.

При наличии большого количества техники коллектив Свердловского аэропорта не обеспечивает чистоты на перроне и возле него, плохо обслуживает пассажиров, вылетающих и прилетающих на поршневых самолетах. Отношение к имеющейся у нас наземной технике подчас прямо варварское: машины гоняют по аэродро-

му как на пожаре, содержат их в грязном, некультурном состоянии, безответственно относятся к сбережению. Этого в Ленинграде не увидишь. И руководителям Свердловского аэропорта нужно положить конец безобразному отношению к наземной технике. Кстати, в этом деле профсоюзные организации Свердловского аэропорта должны проявлять больше инициативы.

Хорошо работает коллектив строителей в Северном управлении ГВФ. План ввода жилья здесь выполняется успешно, и ленинградские строители имеют все основания, чтобы уже сейчас сказать — план 1961 года будет выполнен! У нас же, как показывает анализ, проведенный на днях президиумом теркома, по ряду подразделений план жилищно-бытового строительства находится под угрозой срыва. Особенно плохо дела идут в Перми, Тюмени и аэропортах Севера. Из этого необходимо сделать выводы и принять меры со стороны Уральского управления

СУТРА и до позднего вечера в Янаульском аэропорту господствует тишина. Сонную дремоту, царящую вокруг, лишь изредка нарушает гул самолета. Аэродром запасной, и поэтому крылатые машины редкие здесь гости.

Однако тишина обманчива. Издавна за Янаульским аэропортом укрепилась слава самого «боевого» во всем управлении. Правда, слава сомнительная, скандальная, но что делать, разводят руками руководители — такова уж наша судьба.

В свое время Янаул выдал человечеству целую плеяду разнокалиберных кляузников. Среди них одно из первых мест принадлежит И. Кузнецову. Воруя запчасти, не чистоплотный в быту, этот «деятель» успевал в то же время выдавать на-гора кучи анонимок.

Подстать ему трудилась на этом поприще и В. Романенко. Если верить ее письмам, то эта «бедная» женщина буквально потеряла здоровье в борьбе с коварными недругами. Судите сами: ее, заведующую медпунктом, которая больше трамбовала людей своими сплетнями, чем лечила, и вдруг понизили в должности. В отчаянии поборница правды обратилась в суд, но, как и следовало ожидать, там тоже ее «не поняли».

Больших трудов стоило работникам аэропорта выдворение из коллектива П. Федорова. Интриган по призванию, он затратил немало трудов на сколачивание всякого рода блоков и группировок в коллективе. Изрядно потрепав людям нервы, он в конце концов, подобно шkodливой кошке, бежал, забыв при этом влопыхать трудовую книжку.

Казалось бы, после ухода таких китов пасквильных дел, быть миру на земле Янаульской. Но, к сожалению, этого не случилось. Слишком уж благодатная почва для склок в аэропорту. Тишь, гладь, а самое главное нет свежего ветра самокритики.

Более того, если раньше бациллой скандала и склоки были поражены отдельные особы, то теперь мы сталкиваемся здесь с целой эпидемией. И как ни странно, главным очагом заражения является основная служба аэропорта — ИАС.

С давних пор здесь существует два непримиримых лагеря. Взяв на вооружение многое из арсенала И. Кузнецова и П. Федорова, они ведут борьбу, как говорится, не на жизнь, а на смерть. Согласно законам военного времени каждая группировка имеет своего лидера и широко использует тактические маневры, как разведка, психическая атака, вынужденный отход.

Особенно запомнилось старожилам 5 декабря прошлого года. В этот день Ф. Мухаметшин, предводитель одной из воюющих сторон, отпросился у инженера проводить отца. Учитывая склонность его «заложить за воротник»,

ГВФ. Там, где требуется помощь, надо помочь, но там, где безответственность отдельных руководителей поставила выполнение плана строительства на грань срыва, надо очень строго спросить с виновных, спросить так же как и за производственный план. Только так и не иначе!

До открытия XXII съезда КПСС осталось меньше месяца. Все наши коллективы взяли высокие обязательства в честь съезда и поэтому обязаны приложить все силы к выполнению этих обязательств. По примеру передовых коллективов страны нашим подразделениям нужно сейчас включиться в месячник ударного труда и изо дня в день бороться за высокие показатели в выполнении обязательств.

Мобилизовав все силы, используя передовой опыт и все лучшее, что имеется в работе коллектива Северного управления ГВФ, мы должны добиться успешного выполнения социалистических обязательств 1961 года, встретить XXII съезд КПСС достойным трудовым подарком.

В. КИЗИКОВ,
председатель Уральского
теркома профсоюза
авиарботников.

КЛЯУЗНИКИ

лагерь В. Варварина был приведен в полную боевую готовность. Нюх не подвел их: появившийся после двухчасового отсутствия авиатехник Ф. Мухаметшин был явно под градусами.

Однако ликование по столь знаменательной победе в рядах сторонников Варварина оказалось преждевременным. Через час Ф. Мухаметшин положил на стол инженера справку, что он трезв, как стеклышко. В. Варварин и его сторонники были публично посрамлены и в панике ретировались.

Борьба продолжалась, противники подглядывали, наушничали, обливали друг друга грязью. «Мухаметшин украл два литра бензина, бьет жену, прогуливает», — нащелтывали по углам В. Бородин, М. Саматов и В. Варварин. В ответ на это по аэродрому полз не менее липкий, грязный слухок о безграмотности инженера М. Саматова, о неблагоприятных делишках В. Бородин.

Казалось бы, что особенного в том, что Саматова отметили грамотой, Мухаметшин, Хавизов, Котырев увидели в этом не больше не меньше как вызов и тут же устроили очередной скандал.

Стараясь не оставаться в долгу, В. Варварин вскоре выбрал время для коварного отмщения. По требованию военкомата, он написал такую «объективную» характеристику на офицера запаса Мухаметшина, что его фамилия стала фигурировать на собраниях в качестве учебного наглядного пособия, как не надо вести себя в быту.

Как и следовало ожидать, группировка «Мухаметшин и К^о» расценила этот контрудар как гнусную подножку. Произведя перегруппировку сил, они дали противникам решительный бой на профсоюзном собрании.

...Как следствие этих ненормальных отношений, в августе по вине инженерно-авиационной службы Янаульского аэропорта произошла вынужденная посадка самолета.

Борьба, как мы видим, идет упорная, но явно затянущаяся и далеко не спортивная. Слишком уж часто противники пользуются запрещенными и некрасивыми приемами. Зрителям, а их немало в аэропорту, давно надоела эта отвратительная возня и они ждут, что вот-вот последует штрафной свисток.

Р. ЛАПИКОВ.

ПИСЬМА в редакцию

«Работницу» —
работницам

Сейчас повсеместно во всех подразделениях Уральского территориального управления ГВФ проводится подписка на газеты и журналы на новый 1962 год. Проводится подписка и в нашем Уктусском подразделении.

Но нас возмущает тот факт, что выделенные Уктусскому подразделению журналы «Работница» не попали ни одной работнице. Из четырех выделенных подразделению журналов, один отдан штабу и три — летным коллективам.

Нам же, рядовым работницам, этот журнал не достался.

На наши претензии замполит Л. Н. Зимин просто отмахнулся: мол, слишком много вас и слишком мало журналов. Вот и получается, что журнал называется «Работница», а работницам не достается. Где же тут логика? Закономерно ли такое положение? Нам думается, что нет.

Т. КАРПОВА,
председатель женсовета;
Е. ШМЕЛЕВА,
профоре;
К. ТАРАСОВА,
член профсоюза.

Редактор В. РУСИН.