

ПОЛОЖЕНИЕ

О СЛЕТЕ АВИАРАБОТНИКОВ УРАЛЬСКОЙ ГРУППЫ, БОРЮЩИХСЯ ЗА ЗВАНИЕ КОММУНИСТИЧЕСКИХ

Советский народ, воодушевленный историческими решениями XXI съезда КПСС, широко развернул социалистическое соревнование за досрочное выполнение заданий семилетки.

Зародившееся в дни, предшествующие XXI съезду КПСС, замечательное патриотическое движение — соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда, было подхвачено передовыми авиарботниками Уральской отдельной авиагруппы ГВФ. Сейчас в подразделениях авиагруппы за это почетное звание борются многие экипажи, звенья, бригады и смены.

С целью обобщения опыта работы коллективов, борющихся за звание коммунистического труда, политотдел Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и Уральский терком профсоюза авиарботников в апреле 1960 года решили провести первый слет участников коммунистического соревнования — экипажей, звеньев, бригад и смен, борющихся за право называться коллективом и ударником коммунистического труда.

В период подготовки к слету партийные бюро, профсоюзные и комсомольские комитеты должны вовлечь в соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда новые отряды авиарботников, провести работу по усилению руководства соревнованием, оказывать помощь соревнующимся, широко освещать итоги соревнования и всемерно распространять опыт работы лучших коллективов.

Право участия в слете получают те авиарботники, которые в соревновании добьются лучших количественных и качественных показателей в выполнении своих обязательств.

При подведении итогов соревнования за месяц партийное бюро, местный комитет и комитет ВЛКСМ совместно с администрацией определяют лучшие коллективы — победителей в соревновании и вручают им переходящие мандаты. Коллектив или авиарботник, удерживающий мандат на протяжении всего времени до слета, решением общего собрания подразделения утверждается делегатом для участия в слете. Слет будет проходить в г. Свердловске.

Душа соревнования



Успешно борется за звание коллектива коммунистического труда смена Челябинского подразделения, руководимая инженером комсомольцем Иваном Коваленко (на снимке — слева). Его по праву называют душой коммунистического соревнования технического состава смены.

Простым рабочим пришел в ремонтное предприятие после службы в армии Павел Михайлович Афонин. Отдел кадров его направил трудиться в бригаду по консервации авиадвигателей.

С тех пор прошло немало времени. Павел Михайлович стал бригадиром. Бригада у него небольшая, но работу она выполняет очень серьезную — окончательная отделка авиамоторов.

В начале года члены бригады решили бороться за звание коллектива коммунистического труда. В числе других пунктов обязательства, взятого ремонтниками, есть и такие — не иметь претензий со стороны эксплуатационных подразделений на консервацию и внешнюю отделку авиадвигателей, повысить

техническую квалификацию... Эти и другие пункты выполняются полностью.

План участка бригада выполняет систематически не менее чем на 103 процента и всегда при отличном качестве. Кроме того, все члены бригады учатся: П. М. Афонин — в школе рабочей молодежи, моторист Ю. М. Кузнецов — в кружке текущей политики. Не отстают и остальные члены бригады — мотористы А. Ф. Татарин и Н. В. Аржанов.

Очень много члены бригады работают и над повышением технических знаний. На занятиях по технике они изучают материальную часть, различные технологические приемы. Готовятся к сдаче зачетов на повышение разрядов.

Они глубоко понимают, что необходимы не

План

первого года семилетки выполнен досрочно!

ПЕРМЬ (по телефону). Личный состав Кудымкарского авиазвена, включаясь в соревнование за высокое звание коллектива коммунистического труда, взял обязательство — выполнить план 1959 года, первого года семилетки, досрочно — к 30 ноября.

Авиарботники не жалели сил и энергии, чтобы с честью сдержать данное слово. Особенно усилили они темпы своей работы, узнав о том, что их коллективу присвоено высокое звание звена коммунистического труда. Личный состав удвоил и утроил свои усилия. И вот результат налицо!

На 23 ноября план 1959 года — первого года семилетки — выполнен коллективом Кудымкарского звена коммунистического труда по налету часов на 140,8 процента, по перевозке пассажиров — на 152, почты — на 108,5, груза — на 179,5 и по тонна-километрам — на 156,3 процента! Так кудымкарские авиарботники практически своими делами подтверждают свое высокое звание.

Авиатор Урала

Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиарботников

90 (912).

СРЕДА, 25 НОЯБРЯ 1959 г.

Год издания 17-й



Их имена занесены на Доску почета Уральской авиагруппы ГВФ

А. ВАЛЕЕВ — шофер Челябинского подразделения. И. И. РЕШЕТОВ — радиотехник Челябинского подразделения.

Н. И. ОГИЕНКО — техник по приборам Челябинского подразделения.

В. И. СЕКЕРИН — механик Челябинского подразделения.

В. М. ГУМАРОВ — механик Челябинского подразделения.

А. А. БРУСНИЦИН — контрольный мастер ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

Ф. С. ВОРОБЬЕВ — авиатехник ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

П. С. ВАСИЛЬЕВ — техник по приборам Свердловского аэропорта.

Г. В. ЛАГУНОВ — слесарь ЛЭРМ Свердловского аэропорта.

В. С. ШЕВЧЕНКО — шофер автобазы Свердловского аэропорта.

В. ПЕТРОВ, секретарь парторганизации.

Завтра начинается сегодня

РУКОВОДИТЬ ПОЛЕТАМИ ТВОРЧЕСКИ

ПРИДАННУЮ службе движения автомашину, обо-

рудованную командной радиостанцией, у нас называют коротко — передвижной старт. Но долгое время это название было, по существу, чисто формальным. Дело в том, что использовали эту машину не как стартовую, а просто как транспортную.

Но в последнее время у нас появился хороший опыт применения передвижного старта по его прямому назначению. Особенно показательными были такие примеры.

В начале ноября, 10 числа, смена, возглавляемая руководителем полетов М. П. Максимовым, принимала самолеты в условиях плохой видимости и снегопада. Чтобы обеспечить полную безопасность и помочь экипажам, тов. Максимов, находясь на передвижном старте, координировал и контролировал работу диспетчера посадки и дежурного по полетам.

При ухудшении видимости руководитель полетов выезжал на автомашине в направлении ближнего привода и помогал командирам кораблей при заходе на посадку, подсказывая им курс, свое-

временно давая другие команды. Когда же на круге находились скоростные самолеты, тов. Максимов переезжал к середине взлетно-посадочной полосы, наблюдая за второй половиной ВПП, которая плохо просматривалась со стартово-командного пункта.

Такая позиция давала руководителю полетов возможность вовремя подать экипажу скоростной машины команду о выброске тормозного парашюта. Это являлось особенно ценным потому, что когда диспетчер СКП смотрит в хвост самолету, то бывает очень трудно судить о скорости его движения. В результате появляются большие затруднения при решении вопроса о применении или неприменении тормозных парашютов. Нахождение руководителя полетов у середины полосы способствовало четкому и грамотному решению этой проблемы. Вместе с тем тов. Максимов давал экипажам отсюда же и указания относительно заруливания на стоянку и т. д.

18 ноября в таких же условиях погоды работала и смена руково-

дителя полетов В. А. Гурьева. Он также активно использовал передвижной старт, выезжая к началу полосы и к ближнему приводу и корректируя заход самолетов на посадку.

Этот опыт использования передвижного СКП должен быть применен во всех сменах службы движения Свердловска и других аэропортах при приеме самолетов в сложных метеоусловиях.

В. МАРТЮШЕВ, диспетчер КДП.

С верхней ступеньки

Когда человек с очень высококого места смотрит на окружающих, то все ему кажется значительно проще, ему не видно тех мелких препятствий, которые часто встречаются.

Планирование работы подразделений плановым отделом Уральской авиагруппы в некотором отношении напоминает обзор местности с высоты птичьего полета. Оно осуществляется без индивидуального подхода к особенностям работы коллективов.

В результате такого планирования за 10 месяцев текущего года нашим Челябинским подразделением только в мае и августе выполнен производственный план, хотя за 9 месяцев мы имеем выполнение почти по всем показателям.

Подобное положение в значительной мере объясняется тем, что подразделение не имеет годового плана. Нам высылаются

В борьбе за выполнение величественных заданий семилетки шире развернем соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда!

лишь квартальные планы, да и то со значительным опозданием. Например, производственный план I квартала был получен 19 января 1959 года, второго квартала — 2 апреля, а план IV квартала —

лишь 9 сентября, а уточнение об увеличении грузоперевозок с 850 тонн до 1550 тонн лишь 19 октября!

Такое «доведение» планов работы до подразделений с уточнениями через 20—30 дней после начала планируемого квартала очень мешает и дезорганизует выполнение производственного плана подразделением.

В этом отношении наше подразделение имеет серьезные претензии к плано-экономическому отделу авиагруппы. Так, например, 11 июня поступило дополнение к плану работы летного коллектива. План увеличили на 100 часов и на 43 тысячи тонна-километров. И это после того как мы проработали уже 11 дней.

В авиагруппу было направлено письмо с просьбой об уменьшении этого плана. 29 июня из плано-экономического отдела авиагруппы сообщили,

что план уменьшен, а немного позже отсюда же поступило письмо с отказом в уменьшении плана... Чему же верить?

После получения производственного плана на III квартал, который был явно завышен, в авиагруппу также было послано письмо с расчетом отправок пассажиров и груза по рейсам, проходящим через Челябинск. Данный план, писали мы, выполнить не представляется возможности, так как рейсов, проходящих через аэропорты Челябинск и Магнитогорск, для этого не хватает. Но и по сей день от планового отдела авиагруппы мы еще ничего не получили.

Не следует смотреть на работу авиаподразделений с высокой лестницы. Надо учитывать местные условия. Квартальные планы должны составляться с учетом возможности их выполнения, а для этого не мешало бы время от времени советоваться и с нами, низовыми работниками. Годовой и квартальный планы — это стимул движения вперед, а каким стимулом может быть заведомо невыполнимый план?

А. ЛАБИНА, инженер-экономист.

Конференция вертолетчиков

В понедельник, 23 ноября, в Уральской авиагруппе начала работу конференция по особенностям эксплуатации вертолетов Ми-4 и Ми-1. В ее работе принимают участие пилоты Пермского и Уктусского подразделений и Тюменской авиагруппы. Они делятся опытом полетов на этой новой материальной части, намечают пути более полного и эффективного использования вертолетов. Конференция продлится три дня.

Подробные материалы о ее работе будут опубликованы в одном из ближайших номеров газеты «Авиатор Урала».

И. РОГОЖКИН, инженер по переподготовке кадров.

