

# В 1962 ГОДУ — К НОВЫМ УСПЕХАМ!

154288

Архив

Библиотека им. В. Г. Белинского г. Свердловск

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

В период развернутого строительства коммунизма повышается роль общественных организаций. Особенно возрастает значение профессиональных союзов как школы управления, школы хозяйствования, школы коммунизма. Партия будет содействовать тому, чтобы профсоюзы усиливали свою деятельность по руководству хозяйством, превращая постоянные производственные совещания во все более действенные органы, способствующие улучшению работы предприятий и контроль за производством.

(Из Программы КПСС.)

## НА ПЕРЕДНИЙ КРАЙ

**О**ТЧЕТЫ и выборы заводских, местных, построечных комитетов профсоюза в четвертом квартале 1961 года проходили в условиях, когда наши профсоюзные организации уже имели в руках исторические решения XXII съезда КПСС. Это придало отчетно-выборным профсоюзным собраниям и конференциям исключительный деловой, боевой характер. Профсоюзный актив, члены профсоюза активно участвовали в работе собраний и конференций, резко критиковали недостатки и внесли целый ряд деловых предложений, направленных на поднятие всей профсоюзной работы до уровня требований, предъявленных профсоюзам XXII съездом КПСС.

В выступлениях авиаработников на отчетно-выборных собраниях и конференциях чувствовалась большая хозяйская забота о выполнении производственных планов, о строительстве, об укреплении дисциплины и порядка в коллективах, о дальнейшем развертывании соревнования за коммунистический труд.

В одном из самых крупных коллективов авиаработников — в Свердловском аэропорту — на отчетно-выборной профсоюзной конференции 7 декабря 1961 года выступавшие в прениях по обсуждению итогов работы местного комитета тт. Науменко, Никитин, Борисова, Севидов, Мартюшев, Барабанов, Разумовский и многие другие говорили о тех резервах, которые еще не использованы для успешного решения производственных задач, о недостатках работы профсоюзной организации по воспитанию людей, о недостатках в улучшении жилищно-бытовых условий авиаработников, об улучшении условий их труда.

В авиатранспортном подразделении, коллектив которого борется за звание коммунистического, выступавшие на отчетно-выборной конференции летчики, командиры летных коллективов тт. Феоктистов, Попов, Лупачев, Петров, Пивоваров, Сайткулов, Донцов, Кобелев и другие особое

внимание уделяли вопросу укрепления дисциплины и организованности в работе, устранению всех предпосылок к нарушениям. И это естественно, так как коллектив подразделения, успешно справляясь с выполнением плана, все еще не изжил предпосылок к летным происшествиям, а это не к лицу коллективу, борющемуся за звание коммунистического. Выступавшие предъявляли большие требования к местному комитету профсоюза, который недостаточно глубоко вникал в производственную деятельность, мало занимался воспитательной работой среди летно-подъемного состава.

В авиаремонтном предприятии выступавшие на собрании рабочие отметили положительную работу заводского комитета по организации соревнования за коммунистический труд, но вместе с этим резкой критике были подвергнуты хозяйственные и профсоюзные руководители за то, что они еще мало занимаются улучшением санитарно-гигиенического состояния производственных помещений, мало проявляют заботы о быте рабочих.

Отчет и выборы в профорганизациях Уральского теркома авиаработников показали, что наш профсоюзный актив стал более зрелым, стал активнее решать вопросы труда и быта авиаработников, а главное — профсоюзные активисты с большим энтузиазмом восприняли исторические решения XXII съезда КПСС и заявили о своей готовности настойчиво бороться за быструю претворение их в жизнь.

Выбирая профсоюзные органы, авиаработники оказали доверие своим лучшим товарищам по работе, передовикам производства, активным общественникам, коммунистам.

**В**СТУПАЯ в новый, 1962 год — четвертый год семилетки, наши профсоюзные коллективы по-боевому берутся за большие дела, и они сделают все для того, чтобы оправдать высокое доверие, которое оказала

профсоюзам Коммунистическая партия Советского Союза.

Советским профсоюзам партия определила почетное место на переднем крае борьбы за коммунизм, и они с достоинством и честью оправдают это высокое доверие.

За работу, товарищи, за большие победы в строительстве коммунистического общества, провозглашающего Мир, Труд, Свободу, Равенство, Братство и Счастье всех народов.

**В. КИЗИКОВ,**  
председатель Уральского теркома профсоюза авиаработников.

Они трудятся рядом с нами



Беспокойной души человек, замечательный товарищ и неутомимый активист — такую характеристику дают сослуживцы штурману ГРДП службы движения Свердловского аэропорта коммунисту Владимиру Петровичу Севидову. За шесть лет работы в коллективе службы движения В. П. Севидов проявил себя знающим делом специалистом и деятельным профсоюзным организатором. Являясь председателем цехового комитета профсоюзной организации службы движения, Владимир Петрович постоянно заботится о том, чтобы в коллективе успешно решались производственные вопросы, проявляет заботу и оказывает помощь товарищам.

Когда в коллективе развернулось движение за коммунистический труд, В. П. Севидов принял самое активное участие в оформлении наглядной агитации, призывающей движущихся включиться в борьбу за почетное звание коллектива и ударника коммунистического труда. Сам он одним из первых принял высокие обязательства и ему уже присвоено звание разведчика будущего.

Принимая активное участие в решении производственных задач, заботясь об условиях работы и быта авиаработников, В. П. Севидов всегда находится в центре деятельности коллектива.

На снимке: председатель местного комитета службы движения Свердловского аэропорта **В. П. СЕВИДОВ.**

Фото Е. Липовича.



№ 1 (1116),  
ПЯТНИЦА  
5 ЯНВАРЯ  
1962 г.  
Год издания  
XXI

Орган политотдела Уральского территориального управления ГВФ и теркома профсоюза авиаработников.

**В 1962 году мы должны:**

- Налетать 78 миллионов тонна-километров,
- Отправить и перевезти 1170 тысяч пассажиров,
- 5100 тонн почты и посылок,
- 54 тысячи тонн грузов,
- Добиться производственного налета на других видах авиации (в приведенных часах) 90 000 часов.

### Рождение мечты

В синем небе струйкой-дымкой  
Расписался самолет  
И растаял невидимкой,  
Звездочкой блеснув с высот.  
А внизу в косынке синей —  
Как взволнована она! —  
На земле стояла с сыном  
Летчика жена...  
Сын завидовал:  
— Эх, мне бы! —  
— Все успеется, сынок...  
А отец лучистым небом  
Сердце мальчика зажжет.

**Г. СЧЕТЧИКОВ,**  
первый заместитель  
начальника Главного  
управления  
Гражданского  
воздушного флота

## 30 МИЛЛИОНОВ ПассажиРОВ

Наша страна покрыта густой сетью воздушных дорог. Мощные лайнеры, построенные на советских заводах, буквально за несколько часов переносят пассажиров за тысячи километров. Расстояния практически перестали быть преградой для общения людей.

Корреспондент «Экономической газеты» обратился к первому заместителю начальника Главного управления Гражданского воздушного флота Георгию Семеновичу Счетчикову с просьбой ответить на несколько вопросов, связанных с дальнейшим развитием воздушных перевозок в СССР.

— КАКОВА ПО ВАШЕМУ МНЕНИЮ РОЛЬ АВИАЦИИ В ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ СОЮЗА?

— Бурное развитие эко-

номики во всех, даже самых отдаленных районах страны, смещает наши основные понятия о центре и периферии. Социально-экономическое хозяйство не может быстро и планомерно развиваться без тесной взаимосвязи между республиками, областями, экономическими районами. К тому же из года в год растет жизненный и культурный уровень советского человека. Деловые интересы, туризм, отдых, спортивный и культурный обмен требуют одного — обеспечить быструю перевозку пассажиров. Это наша основная задача. В прошлом году самолеты Гражданской авиации перевезли около двадцати двух миллионов пассажиров. Это составляет примерно 12—13 процентов пассажирских перевозок по железным дорогам. Как видите, сравнительно немного. Но в недалеком будущем воздушный флот

по объему пассажирских перевозок, несомненно, обгонит железнодорожный транспорт. Из расчета, конечно, исключается пригородное движение. Экономические расчеты показывают, что использовать самолеты для обслуживания трасс длиной меньше пяти-десяти километров невыгодно. На расстояниях от пятисот до тысячи километров мы будем соревноваться с железнодорожниками и водниками: кто лучше, быстрее и дешевле доставит пассажира. Что касается дальних пассажирских перевозок, то здесь воздушный транспорт в ближайшие годы, очевидно, останется без конкурентов.

— РАССКАЖИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, О ПЛАНАХ РАБОТЫ НА 1962 ГОД.

— В новом году на воздушных магистралях страны значительно возрастет интенсивность движения. Приведу два примера. По летнему расписанию 1961

года 170-местные самолеты Ту-114 отправлялись из Москвы на Дальний Восток два раза в неделю. В новом году мощные лайнеры будут совершать этот рейс дважды в день. На трассе Москва—Адлер на курортный сезон вводится пятнадцать рейсов самолета Ил-18. В новом году гражданской авиации перевезут около тридцати миллионов пассажиров.

Расширится и география полетов. Сейчас самолеты Аэрофлота летают в двадцать три страны. В новом году устанавливается регулярная воздушная связь еще с двумя государствами — Бирмой и Индонезией.

— КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВЫ СЧИТАЕТЕ НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫМИ ДЛЯ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК?

— Я бы выделил две

основные проблемы. Первая — дальнейшее совершенствование самолетов. Задача состоит в том, чтобы обеспечить доставку пассажиров в любую точку планеты в светлое время суток. Речь идет о создании сверхзвуковых пассажирских самолетов, которые одновременно обладали бы достаточной грузоподъемностью, дальностью полета и были бы экономичны в эксплуатации. Необходимо позаботиться также о полной автоматизации полета, включая взлет и посадку. Тогда мы сможем добиться абсолютной регулярности рейсов и резко уменьшить необходимость в промежуточных посадках.

Вторая проблема — улучшить обслуживание пассажиров на земле. Сейчас в стране строится несколько десятков новых аэропортов. Они должны быть оснащены самыми современными машинами и

механизмами, в частности, погрузочно-разгрузочными. Строятся и городские аэровокзалы. Думаем организовать дело так, чтобы пассажир сдал свой багаж прямо на аэровокзал в городе. Это в какой-то степени сократит время доставки пассажира в порт, к самолету.

К сожалению, больше всего трудностей возникает именно в этой области. Одним из наших подрайонков, например, является Министерство транспортного строительства. Его планы иногда расходятся с нашими. На этой почве часто возникают недоразумения, ведется ненужная обширная переписка. По нашему мнению, в стране пора создать единый координационный орган, который бы осуществлял руководство всеми транспортными ведомствами страны, а также транспортным строительством. Это будет во многом способствовать созданию единой, четко работающей системы транспорта в СССР.

