

ПРОФСОЮЗЫ — ШКОЛА КОММУНИЗМА!

*** Шире развертывайте социалистическое соревнование среди авиаработников Урала!**

ЗАБОТА О ТРУЖЕНИКАХ — НАША ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА

Из доклада председателя Уральского теркома В. С. Кизикова

Вступая в 1960 год, наша Великая Родина подвела итоги первого года семилетки, первого года осуществления грандиозного плана развернутого коммунистического строительства, предначертанного историческими решениями XXI съезда Коммунистической партии Советского Союза.

1959 год принес советскому народу новые большие успехи, которых он добился благодаря своему героическому труду во имя великой цели построения коммунизма.

Огромные достижения в развитии экономики, науки, культуры нашей страны, сделанные советским народом под руководством великой партии Ленина, являются свидетельством того, что для людей свободной работы нестрашны никакие преграды на пути к достижению поставленной цели.

Закончившийся накануне нового года Пленум ЦК КПСС рассмотрел важнейшие вопросы, направленные на дальнейший подъем нашей экономики, на дальнейший подъем благосостояния советских людей.

Второй год семилетки явится годом новых свершений.

За отчетные два года авиаработники Урала вместе со всем советским народом хорошо потрудились во имя великой цели строительства коммунизма и внесли свой достойный вклад в это дело.

Декабрьский (1957 года) Пленум ЦК КПСС, обсуждавший вопросы работы советских профсоюзов, и исторический XXI съезд нашей партии поставили перед профсоюзами в качестве главной задачи — мобилизацию творческой активности трудящихся, по организации всенародного социалистического соревнования за выполнение величественных планов строительства коммунизма в нашей стране.

Авиаработники Урала в 1959 году приняли на себя социалистические обязательства и в течение года боролись за их выполнение.

Итоги соревнования между подразделениями авиагруппы подводились ежеквартально на расширенном заседании президиума теркома совместно с командованием и политотделом авиагруппы. Лучшие остальные в течение года работал коллектив Пермского подразделения (командир тов. Лукецкий, председатель МК тов. Дремин), три раза в 1959 году завоевавший первое место среди подразделений авиагруппы.

Несмотря на успехи отдельных коллективов, план налета тонн километров — основного показателя — в 1959 году выполнен лишь на 96,8 процента. Это произошло потому, что авиатранспортное подразделение (командир тов. Борисов, председатель МК тов. Чанов) выполнило план на 91,8 процента.

По остальным показателям авиагруппа справилась с годовым планом: по налету часов — на 108,5 процента, по приведенным часам — на 114,2 процента, по химвработке — на 135,9 процента, по перевозке пассажиров — на 106,5 процента и грузов — на 104,9 процента.

В борьбе за выполнение государственного плана в коллективах подразделений выросли замечательные кадры, опираясь на которые, можно успешно решать любые вопросы производства. Лучшие из них занесены на налет на 102,3 процента.

Доску почета Уральского авиагруппы.

Важную роль в успехах производства сыграло новое патристическое движение, которое подхватили и авиаработники Урала, — соревнование за право именоваться коллективами коммунистического труда. Первым в нашей авиагруппе это высокое звание было присвоено коллективу Кудымкарского звена (командир тов. Клячин, председатель МК тов. Прудникова). Однако положение с коммунистическими бригадами и экипажами в подразделениях авиагруппы продолжает оставаться неудовлетворительным. За исключением Свердловского аэропорта, профсоюзные организации большинства подразделений мало интересуются работой бригад и экипажей коммунистического труда, в результате чего многие перестали соревноваться за звание.

Работать без летных происшествий, обеспечивать регулярность и безопасность полетов — это требование стоит в одном ряду с требованиями выполнения плана. Более того, от обеспечения безопасности и регулярности полетов в прямой зависимости находится выполнение плана перевозок. Если по сравнению с 1958 годом в 1959 году общее количество летных происшествий несколько снизилось, то это ни в какой мере и никого не может успокаивать. Количество летных происшествий продолжает оставаться все еще высоким. Неблагополучно с безопасностью полетов обстоит дело в Челябинском подразделении (командир тов. Андриевский, председатель МК тов. Тушенцов). Коллектив этого подразделения не борется по-настоящему за безопасность полетов, поэтому не случайно на его долю приходится половина всех серьезных летных происшествий, совершенных в авиагруппе. Такое же положение и в Уктусском подразделении (командир тов. Спицын, председатель МК тов. Позднышев).

В производственной работе профорганизации важную роль должны играть постоянно действующие производственные совещания.

В некоторых подразделениях и службах длительное время совещания или работали по старинке, или не работали вообще. В 1959 году было избрано 15 общезаводских и 4 цеховых совещания с количеством 913 постоянных членов. Из 673 предложений, выдвинутых и принятых совещаниями, 533 выполнено. Эта работа способствовала решению задач, которые стояли в минувшем году перед подразделениями.

Не менее важную роль играет работа рационализаторов и изобретателей. К сожалению, до сих пор во многих профорганизациях авиагруппы не созданы группы общества изобретателей и рационализаторов. Это положение нужно исправить в ближайшее время.

За 9 месяцев 1959 года бюджет государственного соцстрахования по теркому по доходам выполнен на 102,3 процента.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральского отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 2 (923) СРЕДА, 13 ЯНВАРЯ 1960 г. Год издания 18-й

СИЛА ПРОФСОЮЗОВ — В СВЯЗИ С МАССАМИ

Наши месткомы недостаточно уделяют внимания вопросам соцстраха и вольно или невольно, но тем самым наносят ущерб не только бюджету соцстраха, но и делу охраны труда, техники безопасности.

В 1959 году терком получил от курортной конторы профсоюзов 49 санаторных, 31 путевку в дома отдыха, 48 туристических путевок, а всего 128 путевок, которые проданы по полной стоимости нашим членам союза. И хотя запросы профорганизаций на путевки превышают возможности обеспечения, некоторые коллективы, например, Тобольского, Тазовского аэропортов, Салехардского подразделения и другие, возвратили путевки.

В пионерских лагерях в 1958 году побывало 775 детей, а в 1959 году — 823.

Выполняя постановление партии, правительства и ВЦСПС, профсоюзные и хозяйственные организации авиаработников Урала провели ряд мероприятий по дальнейшему улучшению условий труда авиаспециалистов.

Однако наряду с проведенной работой по охране труда и технике безопасности здесь имеется много недостатков. Случаи производственного травматизма за последние два года были в Салехардском подразделении, СМУ № 8, Свердловском аэропорту и в некоторых других подразделениях.

Неблагополучно обстоит дело с обеспечением санитарно-бытовыми помещениями, особенно в северных аэропортах, где нет сушилок для спецодежды, душевых, утепленных туалетных и прочего.

Мало внимания уделяли профсоюзные организации вопросам жилищного строительства и материально-бытовым условиям рабочих и служащих. План по выводу жилищной в 1958 году выполнен лишь на 48 процентов, а в 1959 году годовой план за 11 месяцев по выводу жилья выполнен на 83,5 процента. Плохо осуществляли опущенные средства Курганское и Челябинское подразделения.

Профсоюзная организация недостаточно заботилась об организации культурного досуга авиаработников, создании условий для развития физкультуры и спорта. Имеющиеся во всех подразделениях клубы или красные уголки зачастую пустовали, а молодежь вечерами скучала, была предоставлена сама себе.

Местным комитетам профсоюза и теркому нужно учесть все недостатки, имевшие место в прошлом, и исправить их, добиваясь повышения активности профсоюзных организаций. Коммунистическая партия и Советское правительство ставят большие задачи перед профсоюзами, которые должны стать подлинной школой коммунизма. Долг профсоюзных организаций авиаработников Урала — мобилизовать личный состав Уральского авиагруппы ГВФ на досрочное выполнение плана второго года семилетки.

5 января, в помещении Дома Союзов открылась XI отчетно-выборная конференция Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников СССР. Для участия в ней в Свердловск прибыли профсоюзные активисты и передовики производства из подразделений Уральской отдельной авиагруппы ГВФ.

С отчетным докладом выступил председатель теркома В. С. Кизиков. Доклад о работе ревизионной комиссии теркома сделал М. Н. Григорьев.

По докладам развернулись прения. Делегаты рассказали о работе профсоюзных организаций на местах, критиковали недостатки в деятельности теркома за отчетный период, вносили предложения. Всего в прениях выступило 22 делегата.

В заключение конференции состоялись выборы нового состава пленума теркома и ревизионной комиссии, делегатов на Свердловскую областную межсоюзную конференцию и IX съезд профсоюза авиаработников, который состоится в апреле в Москве.

ВЫШЕ УРОВЕНЬ ОРГАНИЗАТОРСКОЙ РАБОТЫ!

Из выступлений делегатов конференции

ПЛАНЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ РЕАЛЬНЫМИ

И. А. Чанов — председатель месткома авиатранспортного подразделения

Основная доля невыполнения производственного плана в целом по авиагруппе падает на авиатранспортное подразделение. Причина невыполнения, в основном, одна — невыполнение плана нашему подразделению на 1959 год.

Нужно бросить упрек нашей авиагруппе, которая слабо добивалась, чтобы план на неимеющиеся самолеты в первом полугодии был у нас снят. Кроме этого, группа и по другим типам самолетов планировала работу не совсем правильно. Возьмем два подразделения — наше и Челябинское. Работаем на одних и тех же самолетах, а планы по производительности полетов и налету часов разные.

И дело не только в планировании, но и в разобщенности работы многих служб. Возьмем такой случай. Недавно я с командиром корабля летел через Челябинск на Минеральные Воды. В Свердловске было 9 пассажиров, но в самолет посадили только четверых. Остальным не продали билеты. В Челябинском аэропорту

Мне хочется затронуть вопрос о безопасности полетов. Это самый острый вопрос не только в летных подразделениях, но и для аэропорта. За последнее время у нас в Тюменской авиагруппе было много разных комиссий. Ныне их, видимо, тоже будет не меньше. Но непосредственной помощи от них нет. Все они проверяют работу, составляют огромные акты... и только. Но с коллективом замеченные недостатки не обсуждаются, никакой помощи нам не оказывается.

В 1959 году Тюменскому аэропорту было ассигновано 621 тыс. рублей на капитальное строительство и капитальный ремонт. Эти деньги коллектив освоил полностью. Построены два восьмиквартирных дома, гидроспуск, ведется строительство нового здания радицентра. Но все эти объекты построены хозяйственным способом. Строительные организации Тюмени не имеют возможности выделить нам необходимых специалистов. Отдел наземных сооружений Уральской авиагруппы

Считаю нужным останавиться на ряде вопросов работы нашей профсоюзной организации. Одним из важнейших вопросов в деятельности профорганизации является социалистическое соревнование. Это всем известно. Соревнованием должны заниматься и администрация, и профорганизация.

Личный состав Челябинского подразделения обращается к командованию авиагруппы и теркому с просьбой помочь нам в решении следующих вопросов — строительстве жилья, школы, детского сада и яслей. Ведь число

не было ни одного пассажира. Так мы и летели до Минеральных Вод порожняком. А в Свердловске люди ждали следующего самолета.

Такое положение наблюдается часто. Расстояние между аэропортами небольшое, а договориться о загрузке отделы перевозок не могут.

Кстати, только в Свердловском аэропорту за шесть последних месяцев было отменено 67 наших рейсов. Что это значит? Если бы все рейсы ушли в срок, мы бы имели дополнительно тысячи тонна-километров.

Надо, чтобы за выполнение плана авиaperезовок боролись не только летчики, но были бы заинтересованы и работники других служб. С любым заданием можно справиться, если взяться за него дружно, общими силами.

СОЗДАТЬ СТРОЙУЧАСТОК В ТЮМЕНСКОЙ АВИАГРУППЕ

А. В. Ерохин — председатель месткома Тюменской авиагруппы

пы должен больше оказывать нам технически квалифицированной помощи. Строительство гидроспука (это сложное капитальное сооружение) велось в течение двух лет и только при сдаче гидроспука приехал из авиагруппы инженер тов. Халин и сделал замечание, что есть отступление по смете. Записал и уехал. Но ведь от такой «помощи» нет никакого проку.

Несмотря на неоднократные наши письма, а также решения последнего пленума теркома о создании стройучастка в Тюмени, вопрос этот остается открытым. Я считаю необходимым записать в решение нашей конференции, чтобы в Тюменской авиагруппе был создан такой участок, тем более он может производить работы не только в самой Тюмени, но и во всех северных аэропортах группы.

ВОПРОСАМ БЫТА — НЕОСЛАБНОЕ ВНИМАНИЕ

В. В. Тушенцов — председатель месткома Челябинского подразделения

жителей в поселке растет и о них нужно больше заботиться.

Пора серьезно задуматься и о выделении средств на 1960 год для пионерских лагерей, а в дальнейшем ставить вопрос или о расширении пионерского лагеря в Арамили, или о строительстве пионерлагеря под Челябинском.

ПРОФСОЮЗНЫЕ АКТИВИСТЫ!

Всемерно развивайте творческую инициативу и активность авиаработников Урала! Мобилизуйте их усилия на досрочное выполнение семилетнего плана!

ВЫШЕ УРОВЕНЬ ОРГАНИЗАТОРСКОЙ РАБОТЫ!

Из выступлений делегатов конференции

БОЛЬШЕ ИНИЦИАТИВЫ И ТРЕБОВАТЕЛЬНОСТИ

Р. И. Барабохин — командир Уральской отдельной авиагруппы ГВФ

Здесь же в осенне-зимние месяцы неудовлетворительно использовался самолето-моторный парк по налету часов на списочный самолет.

Не можем мы также похвалиться и в вопросе обеспечения безопасности полетов, хотя общее количество летных происшествий несколько уменьшилось. Особенно неблагоприятно с безопасностью полетов обстояло в прошлом году в Челябинском и Уктусском подразделениях.

Таковы у нас показатели за 1959 год. Я это говорю на профсоюзной конференции потому, что работа профсоюзных организаций нестемлема от производственной деятельности и тем более — от нашей общей борьбы за безопасность полетов.

Для того чтобы коренным образом исправить положение с выполнением плана и безопасностью полетов в текущем году, необходимо всем профсоюзным организациям, прежде всего, довести до глубокого сознания личного состава содержание известных указаний ЦК КПСС и правительства по Аэрофлоту. Работа профсоюзных организа-

ций должна содействовать устранению причин, порождающих предпосылки к летным происшествиям.

К сожалению, в наших подразделениях в прошлом году не было ни одного случая, когда бы профсоюзная организация обсудила нарушителя летной дисциплины до издания приказа командира. Профсоюзные организации в вопросах обеспечения безопасности полетов недостаточно инициативны. Более того, профсоюзная организация Челябинского подразделения в прошлом пыталась брать под защиту нарушителя летной дисциплины.

Нам необходимо самым срочным образом реагировать на каждый случай нарушения. Все нарушения летной работы, технической эксплуатации, обслуживания самолетов, руководства полетов тщательно вскрывать и обсуждать с личным составом, то есть принимать действенные меры не протокольного, а практического порядка, чтобы полностью исключить летные происшествия.

Необходимо повысить и требовательность. Требовательность — это прежде всего способность руководителя вовремя вскрыть имеющиеся недостатки и принять быстрые и последовательные меры по их устранению.

Коллективы подразделений Уральской авиагруппы проделали большую работу по выполнению плана первого года семилетки. Производственный план 1959 года нами выполнен по всем основным показателям, за исключением налета тонна-километров. Одной из причин невыполнения плана по налету тонна-километров явилось неудовлетворительное планирование работы Уральской авиагруппы на четвертый квартал, допущенное плановыми органами ГУ ГВФ. Наше замечание по вопросу правильного планирования на четвертый квартал в Главном Управлении было признано справедливым, но ошибку, допущенную в планировании, ГУ ГВФ не исправило. В подтверждение этого приведу несколько цифр. Так, если девятимесячный план по налету тонна-километров был перевыполнен на 1160 тысяч тонна-километров, то к концу года мы пришли с невыполнением плана по этому показателю на 1083 тысячи тонна-километров.

Однако нам не следует забывать и о своих недочетах. Плохо сработало в четвертом квартале авиатранспортное подразделение. Производительность полетов по всем типам самолетов в четвертом квартале минувшего года оказалась ниже плановой, более того вместо роста производительности полетов имеет снижение против того же периода 1958 го-

За последнее время несколько возросла роль профсоюзных организаций в повышении трудовой и политической активности авиаработников. Об этом совершенно справедливо говорили докладчик и ряд делегатов.

Вместе с тем, профсоюзные организации некоторых подразделений все еще слабо участвуют в работе по воспитанию личного состава и особенно в вопросе привития сознательной трудовой дисциплины.

Местные комитеты ряда профсоюзных организаций нередко самоустраиваются от массовой политической работы. Вопросы воспитания и укрепления трудовой дисциплины на заседаниях местных комитетов обсуждаются редко, обычно с подведением итогов социалистического соревнования. Мало внимания уделяют местные комитеты и работе товарищеских судов. Что же касается

ВОСПИТЫВАТЬ В ДУХЕ ТРУДОЛЮБИЯ И СОЗНАТЕЛЬНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

П. А. Андреев — начальник политотдела

ся политической учебы членов профсоюза, то большинство местных комитетов этим важным вопросом занимается недостаточно.

Нельзя забывать о том, что профсоюзы, как говорил В. И. Ленин, «есть организация воспитательная, организация вовлечения, обучения, это есть школа, школа управления, школа хозяйничания, школа коммунизма».

В ноябре 1959 года группа авиаработников Урала побывала в соревнующемся с нами Северном территориальном управлении ГВФ. Положительное есть и у уральцев, и у ленинградцев. Профсоюзные организации Север-

ного территориального управления значительно больше уделяют внимания деятельности рационализаторов и изобретателей, поэтому у них больше авиаспециалистов участвует в рационализаторской работе. Есть чему поучиться нам и у коллектива учебно-тренировочного подразделения Северного управления. Лучшее обстоит дело у северян и в строительстве жилья.

Хорошее нужно смело заимствовать. Желательно также, чтобы и профсоюзные организации соревнующихся подразделений Уральской авиагруппы перенимали друг у друга все новое, передовое.

ВЫСОКОЕ ДОВЕРИЕ

В заключение работы XI отчетно-выборной конференции профсоюзной организации авиаработников Урала состоялись выборы руководящих органов теркома и делегатов на конференцию и съезд.

Членами пленума Уральского теркома профсоюз авиаработников избрано 27 человек и девять кандидатов в члены пленума. В состав ревизионной комиссии теркома избрано пять человек.

В апреле 1960 года в Москве состоится IX съезд профсоюза авиаработников СССР. Делегатами от профсоюзной организации авиаработников Урала избраны Д. С. Гончаренко (заведующий отдела труда и зарплаты ЦК профсоюза авиаработников), В. С. Кизиков, В. П. Овчинникова, В. А. Курбаков, Л. М. Уланова, А. М. Патрушев, Н. Е. Колесников, Г. В. Лагунов.

Кроме того, делегаты избрали своих представителей на свердловскую областную межсоюзную конференцию профессиональных союзов — В. Л. Калеми, В. С. Кизикова и А. М. Патрушева.

ЗАБОТИТЬСЯ О КУЛЬТУРЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ

А. И. Холмьев — председатель месткома Ханты-Мансийского аэропорта

ние для пассажиров. В этом вокзале имеются комната матери и ребенка, общий зал и буфет.

Но чтобы добраться до нашего порта весной или осенью, пассажир должен брести по колена в грязи. Дороги хорошей нет, автотранспорта тоже. Из присутствующих товарищей кое-кто может помнить мое прежнее выступление по этому же самому вопросу. Сейчас, как и ранее, я прошу записать в решении профсоюзной конференции, чтобы нашему порту выделили крытый автобус на 15 мест. Не можем же мы в сорокаградусный мороз возить людей в порт и в город на лошади.

Кроме того, Ханты-Мансийскому аэропорту необходимо выделить для доставки пассажиров в летнее время катер, примерно на 20 человек. Только таким путем мы удовлетворим потребности наших пассажиров и улучшим культуру обслуживания.

НОВЫЙ СОСТАВ ПРЕЗИДИУМА ТЕРКОМА

6 января состоялось первое заседание пленума Уральского теркома, избранного делегатами XI конференции профсоюзной организации авиаработников Урала.

На нем были избраны членами президиума Уральского теркома следующие товарищи: В. С.

Кизиков, И. М. Красулин, Н. И. Борисова, Ф. Т. Долгополов, В. Л. Калеми, А. К. Ларионов, Ф. А. Мартынов, А. Ф. Позднышев и И. А. Чанов.

Председателем Уральского теркома профсоюза авиаработников избран Виктор Сергеевич Кизиков, секретарем теркома — Иван Михайлович Красулин.

Поворот читателя

С такой „дисциплиной“ нужно бороться

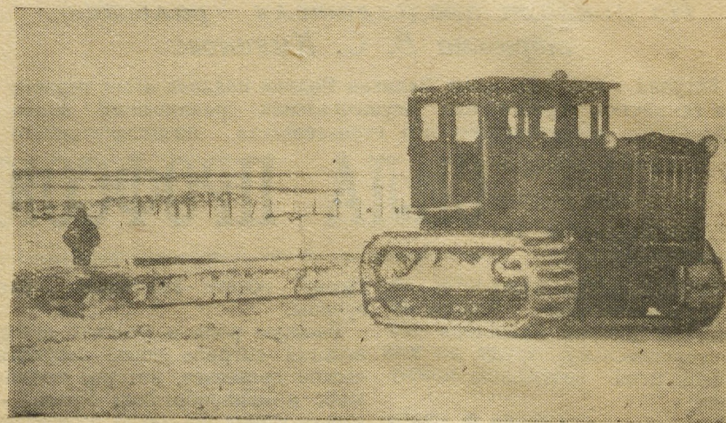
В Свердловском аэропорту работает школа агитаторов, но занятия в ней проводятся крайне нерегулярно.

У нас в ЛЭРМ аккуратно в назначенный день освобождается от смены семь человек, занимающихся в этой школе. Но бывают, и довольно часто, случаи, когда буквально накануне занятий выясняется, что занятий не будет.

они перенесены на следующий день. По какой причине? Неизвестно. А люди освобождены от работы...

Подобные досадные срывы нужно изжить из практики работы школы агитаторов.

А. КОШЕЛЕВ,
секретарь партбюро ЛЭРМ.



Несмотря на суровые условия северного климата работники Салехардского аэропорта в хорошем состоянии содержат аэродром, где ежедневно производят посадку много самолетов.

На снимке: укатка поля гладилкой, прицепленной к трактору С-80, в Салехардском аэропорту. Фото пилота Д. Палина.

Пусть Север будет близким

При выполнении любого полета, а особенно в условиях Крайнего Севера, где нам в основном и приходится работать, наземной подготовке летно-подъемного состава подразделения уделяется особенно серьезное внимание.

В нелетные дни с личным составом проводятся занятия по штурманской подготовке.

В процессе полетов, после получения плана полета (накануне дня вылета), проводится предварительная подготовка экипажей штурманом под руководством командира подразделения или его заместителя по летной части. Во время этой подготовки у экипажей самолетов проверяются знания маршрута полета, его особенности в смысле самолетовождения, наличие штурманского снаряжения, полетных карт, правильность их подготовки, а также заполнение предварительной части бортового штурманского журнала. Особенно тщательно изучается метеорологическая обстановка по маршрутам полета и в районе опасных аэродромов, так как бывают случаи резкого изменения погоды во время полета, особенно в переходные периоды.

Ввиду того, что некоторые местные воздушные линии еще слабо оснащены радиотехническими средствами самолетовождения, а также и при выполнении таких видов работ, как гравиметрическая, сейсмическая съемка, полеты по патрулированию, в таких случаях много внимания уделяется правильному ведению визуальной ориентировки. Для этой цели с летным составом изучаются, малейшие характерные ориентиры и особенности местности, которые могут обеспечить ведение визуальной ориентировки в полете, подбор курса следования, определение путевой скорости, благодаря чему можно уверенно вести контроль полета по времени, сличая при этом карту с пролетаемой местностью. Часто с молодыми пилотами делаются своим богатым опытом командиры экипажей: А. П. Чеканцев, В. И. Несветаев, Б. Н. Бурлов, Н. В. Семушин, В. С. Гринев и ряд других.

При выполнении полетов в рейсовых условиях основное внимание уделяется тренировке экипажей самолетов по самолетовождению с использованием радиосредств, особенно на маршрутах, где эти радиосредства имеются.

Мы стремимся добиться четкой и уверенной работы экипажей в воздухе.

Многие командиры самолетов и вторые пилоты при полетах по радиосредствам грамотно ими пользуются и систематически ориентируются. Но нельзя обойти молчанием и таких товарищей, которые еще с недоверием относятся к применению комплексного самолетовождения, особенно при полете с использованием радиосредств. Подобным недоверием страдают некоторые наши старые летчики.

Тренировке летного состава большое внимание уделяет пилотинструктор В. А. Буканов. В рейсовых условиях передает опыт работы и проводит тренировку и проверку летно-подъемного состава, добиваясь качества полетов, и командно-руководящий состав подразделения — В. В. Шершов, И. С. Васильев, И. Г. Загоскин, Г. А. Востряков.

Хорошие результаты дали сборы при УТО. Большинство личного состава подразделения побывало на этих сборах. В результате значительно повысился уровень теоретических знаний этих пилотов, что не замедлило сказаться на качестве и безопасности полетов.

Но не все еще идет гладко, без сучка и задоринки. У нас нет, например, соответствующего помещения для нормального проведения предполетной подготовки личного состава.

Очень плохо оборудована штурманская комната. Нет многих необходимых учебников и технической литературы, совершенно отсутствуют плакаты с различными чертежами для изучения, нет столов для установки карт с маршрутами полетов.

Все, что можем, мы выполняем своими силами. Но кое в чем нам нужна помощь как Тюменской авиагруппы, так и Уральской.

Личный состав нашего Салехардского подразделения прилагает все силы, чтобы и во втором году семилетки добиться высоких показателей в работе. Но одного желания мало. Поэтому мы обращаемся к командованию авиагруппы с просьбой удовлетворить наши нужды, чтобы мы могли работать более эффективно. Пусть Дальний Север не считается таким далеким.

Ф. ЛОСЕВ,
штурман Салехардского подразделения.

НС14022. Заказ № 2479. И. о. редактора С. И. КУГАНОВ.

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

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