

ОБРАЩЕНИЕ

авиарботников—представителей союзных республик ко всему личному составу Гражданского воздушного флота СССР

В СВЯЗИ с сорокалетием СССР 28 декабря 1962 года в Москве состоялось расширенное заседание Коллегии ГУ ГВФ с участием ЦК профсоюза авиарботников. На заседании были приглашены авиарботники, представители всех союзных республик. Представители республик приняли обращение ко всему личному составу Гражданского воздушного флота.

Коллегия ГУ ГВФ обсудила и одобрила это обращение, проникнутое заботой о дальнейшем быстром развитии советского воздушного транспорта. В своем постановлении Коллегия ГУ ГВФ, а также ЦК профсоюза авиарботников рекомендуют обсудить обращение в территориальных управлениях, авиагруппах, летных подразделениях, аэропортах, ремонтных предприятиях и учебных заведениях Аэрофлота.

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Выполняя решения Коммунистической партии и Советского правительства, мы завершили с вами важный этап аэрофикации нашей страны. Отныне все союзные республики связаны со столицей нашей Родины Москвой скоростным воздушным сообщением на реактивных самолетах. Это подарок многотысячного коллектива Гражданского воздушного флота всенародному празднику — 40-летию со дня образования СССР.

Минувшие сорок лет были знаменательными для советской гражданской авиации. Она пришла к юбилею нашего социалистического государства в расцвете своих сил. У Гражданского воздушного флота СССР выросли поистине могучие крылья.

Для советской гражданской авиации революционным был 1956 год. Тогда, шесть лет назад, рейсом самолета Ту-104 по трассе Москва — Иркутск Аэрофлот начал регулярные полеты с пассажирами на скоростных турбореактивных машинах. В Соединенных Штатах Америки, в Англии и Фран-

ции самолеты аналогичного класса появились позднее на два-два с половиной года. Таким образом, Аэрофлот первым в мире открыл эру полетов на реактивных пассажирских самолетах.

За самолетом Ту-104 на авиационные трассы вышли первоклассные многоместные воздушные корабли Ил-18, Ан-10 и гигант пятого океана Ту-114. Со второй половины 1962 года начались регулярные полеты на скоростных машинах средней дальности — Ту-124 и Ан-24. Турбореактивные и турбовинтовые самолеты обслуживают ныне свыше ста двадцати пяти авиационных линий и перевозят более половины всех пассажиров Аэрофлота.

В настоящее время общая протяженность советских авиалиний превышает 400 тыс. километров. Это второе больше длины всех наших железнодорожных магистралей. Наши самолеты обслуживают регулярными рейсами 29 международных авиалиний.

Технические и производственные возможности Аэрофлота позволяют ему ежедневно поднимать в воздух 120—150 тысяч пассажиров. Только в 1962 году самолетами Аэрофлота перевезено 27 миллионов человек.

Большой комплекс работ выполняет авиация специального применения. В 1962 году самолеты и вертолеты Аэрофлота обслужили 24 тысячи колхозов и совхозов. С воздуха обработано 28,7 миллиона гектаров полей, садов и виноградников.

Программой Коммунистической партии Советского Союза предусмотрено дальнейшее быстрое развитие воздушного транспорта. Гражданская авиация получит новые реактивные самолеты большой грузоподъемности, в том числе и сверхзвуковые. Воздушный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров, охватит собою все районы страны. Авиация специального применения будет обрабатывать с воздуха в сельском хозяйстве 120 миллионов гектаров, что равно суммарной площади нескольких крупных европейских государств, вместе взятых.

Все это величественные задачи, которые вдохновляют нас, аэрофлотовцев, на новые

подвиги в труде. Каждому из нас приятно и радостно сознавать, что в создании материально-технической базы коммунизма видную роль играет и воздушный транспорт.

Мы способны успешно решить задачу дальнейшего быстрого развития советской гражданской авиации, обеспечить на наших трассах полную безопасность, высокую регулярность и экономичность полетов, создать максимум удобств для пассажиров.

Ноябрьский Пленум ЦК КПСС, принявший по докладу Н. С. Хрущева постановление «О развитии экономики СССР и перестройке партийного руководства народным хозяйством», открыл широкий простор для творческой инициативы трудящихся. В материалах Пленума развернута большая программа технического прогресса, использования резервов производства, повышения производительности труда. Исключительно важное значение имеет указание Центрального Комитета КПСС о необходимости последовательной демократизации управления производством и строительством, создании единого партийно-государственного контроля во всех областях народного хозяйства.

Горячо одобряя решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС, работники Гражданского воздушного флота еще шире развили социалистическое соревнование, множат ряды ударников и коллективов коммунистического труда. От имени своих коллективов мы заверяем партию и правительство, что не пожалеем сил и энергии для успешного претворения в жизнь этих исторических решений и внесем достойный вклад в строительство коммунизма.

Большой разговор о трудовой чести, начатый старшей украинской колхозницей Надеждой Григорьевной Загладой, взволновал всех советских людей. Он вызвал горячий отклик и у нас, авиаторов. Заставил нас хорошенько призадуматься о важности личной ответственности за общенародное дело. Каждому авиатору, на каком бы посту он ни трудился, надо работать так, чтобы не краснеть ни перед собой, ни перед народом.

Вступая в пятый год семилетки, мы призываем вас, дорогие друзья:

- образцово осваивать авиационную технику, постоянно повышать свою квалификацию, совершенствовать профессиональное мастерство;
- отлично готовить каждый полет и выполнять его с высокими экономическими показателями;
- всемерно укреплять дисциплину, организованность, полностью исключить случаи летных происшествий и предпосылок к ним;
- добиваться четкого взаимодействия всех служб и подразделений;
- помогать друг другу, исходя из коммунистического принципа — один за всех, все за одного.

Будем же активны в борьбе за выполнение задач, поставленных партией перед воздушным транспортом страны! Умножим своим самоотверженным трудом славные традиции советского Гражданского воздушного флота, который 9 февраля 1963 года будет отмечать свое сорокалетие.

ДОРОЖИТЕ ЧЕСТЬЮ АЭРОФЛОТА!



№ 6 (1215).
СРЕДА,
23 ЯНВАРЯ
1963 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА
УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГВФ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ



Награды авиаторам

Большую работу по перевозке фруктов из Афганистана провел экипаж самолета Ил-18 Свердловского аэропорта в составе командира корабля Г. В. Попова, штурмана Б. К. Мырина, бортмеханика П. С. Скуратова, бортрадиста В. А. Кузьменко и авиатехника Д. М. Лоншакова.

Авиаторами доставлено воздушным путем в нашу страну около 9.000 тонн фруктов из Афганистана.

На днях начальник Аэрофлота Е. Логинов в своем приказе объявил благодарность летчикам-уральцам, успешно выполнившим правительственное задание.

РАСТЕТ ЛЕТНОЕ МАСТЕРСТВО



Большая работа по воспитанию и специальной подготовке летных кадров проводится в летном коллективе, где командиром тов. Лупачев. Наряду с выполнением производственного плана, обслуживая в основном местные авиалинии, летчики постоянно совершенствуют мастерство пилотирования самолетами. Одновременно большинство из них осваивает полеты без бортмехаников и бортрадистов в составе экипажа.

Этим прогрессивным методом успешно работают экипажи командиров кораблей тт. Титова, Чеснокова, Михайлова, Ельцева, Вострцова, Киселева и других.

Нет нужды говорить о том, что успешная эксплуатация авиационной техники в сложных условиях стала возможной лишь

благодаря возросшему мастерству летно-подъемного состава.

Следует отметить также отличную технику пилотирования командира корабля тов. Харитонов, освоившего полеты без бортмеханика. Скромный, трудолюбивый, внимательный к подчиненным, он хорошо подготовился к проверке по третьему разряду и является примером для всего летного коллектива. Именно в лице таких товарищей, как Харитонов, у нас имеется надежный резерв людей, которые в кратчайшее время способны освоить новейшую авиационную технику.

П. БАННЫХ,
заместитель командира авиатранспортного подразделения по летной части.

Крылатые санитары

Самую разнообразную работу выполняют авиарботники Перми. С помощью своих быстрокрылых машин они борются с сорняками, охраняют леса от пожара, вместе с геологами отыскивают полезные ископаемые.

Но, пожалуй, с особым мастерством они выполняют задания санитарной авиации. Как-никак дело касается самого что ни на есть дорогого — жизни человека, и поэтому пилоты относятся к подобным полетам с большой ответственностью.

В Пермской области с уважением говорят о Федоре Федоровиче Шестакове. Многие обязаны своим здоровьем и даже жизнью этому скромному, дисциплинированному пилоту. В области, пожалуй, нет сейчас такого уголка, где бы не побывал Федор Федорович. Врачи, товарищи по работе знают, что если за штурва-



лом Шестаков — помощь поспеет вовремя.

Пилот охотно делится своим опытом с молодыми специалистами. В подразделении немало командиров самолетов, которым путь в небо дал Ф. Ф. Шестаков. Вот почему они с радостью узнали, что их первый наставник представлен к поощрению в честь 40-летия Аэрофлота как лучший пилот санавиации. Вместе с ним этой высокой чести удостоены первый в подразделении ударник коммунистического труда А. Ф. Востриков и коммунист командир санзвена А. А. Ковалев, товарищи по работе пелов.

Г. БАШИЛОВ.

Нашим ЛЮДИ



Отличными трудовыми успехами встречает 40-летие Аэрофлота авиатехник-бригадир ЛЭРМ Свердловского аэропорта Леонид Кузьмич Дюков. Около полтора десятков лет работает этот специалист в коллективе свердловских авиарботников. Его имя занесено на Доску почета.

Материальная часть, обслуживаемая Л. К. Дюковым, действует в воздухе безотказно. Ветеран помогает молодым авиаспециалистам, недавно пришедшим в коллектив.

На снимке: авиатехник-бригадир Л. К. Дюков осматривает материальную часть.

Фото Л. Ефимова.

НЕПРИМИРИМОСТЬ К НЕДОСТАТКАМ — ОСНОВА УСПЕХА

ВСТУПЛЕНИЕ в пятый решающий год семилетки трудящиеся нашей страны ознаменовали новым трудовым подъемом. Как никогда, в эти дни возросла активность рядовых рабочих и служащих, направленная на изыскание и ввод в действие новых резервов производства, на выявление и устранение недостатков, мешающих в нашей работе. Именно под таким флагом прошла объединенная профсоюзная конференция авиаработников Кольцовского гарнизона.

Множество вопросов жизни коллектива авиаработников обсудили делегаты конференции, но вопросы о ходе выполнения производственного плана воздушных перевозок и обеспечения безопасности полетов явились стержневыми, главными.

Как из отчетного доклада председателя местного комитета тов. Лебединского, так и из выступлений других делегатов конференции ясно, что недоисполнение производственного плана в прошлом году по некоторым показателям явилось результатом недостаточного использования коммерческой загрузки.

Сказалась на результатах работы и слабая борьба за регулярность полетов. Анализируя причины значительного числа задержек вылетов, невольно приходишь к выводу, что эта цифра могла бы уменьшиться почти вдвое, если бы работники службы перевозок, возглавляемой тов. Федосыным, проявили побольше расторопности (по вине службы перевозок — 40 процентов задержек вылетов).

Опыт прошлого года, видимо, пока ничему не научил руководителей службы перевозок. Не случайно делегат конференции начальник аэропорта Кольцово тов. Збыковский обратил в своем выступлении особое внимание на то, что до сего времени загрузка, особенно первоначальных рейсов, заранее не комплектуется. Не забываются в отделе перевозок аэропорта Кольцово и о дозагрузке по возможности транзитных самолетов.

НА КОНФЕРЕНЦИИ была подвергнута серьезной критике работа ЛЭРМ, не обеспечивших плановой исправности самолетомоторного парка и других служб, в особенности автобазы. Не случайно, что в автобазе, где начальником тов. Пакулин, в течение прошлого года постоянно действующее производственное совещание ни разу не собиралось. Неужели в автохозяйстве все так гладко, безупречно, что не о чем посоветоваться, не над чем подумать сообща? Нет, конечно. Дело здесь объясняется низким уровнем воспитательной работы. Достаточно напомнить такой факт, что как ни пытались руководители общественных организаций аэропорта во-

влечь автомобилистов в соревнование за коммунистический труд, призывы остались без ответа.

Правда, здесь следует остановиться на состоянии борьбы за коммунистический труд в коллективе аэропорта и в целом. Нет слов — численность ударников коммунистического труда и коллективов, которым присвоено это звание, а также соревнующихся весьма значительна. Но качественная сторона нового движения вряд ли может удовлетворить требования сегодняшнего дня. Посудите сами — в докладе тов. Лебединского в числе работников службы движения, допускающих в своей работе предпосылки к летным происшествиям, приводится фамилия тов. Гурьева. А чуть ниже тот же тов. Гурьев приводится в пример для других, как руководитель коллектива коммунистического труда, на которого следует равняться.

Выходит, тов. Лебединский явно отдал дань формализму, ограничившись перечислением фамилий в том и другом случае, не вникая глубоко в существо дела. Разумеется, нет достаточных оснований судить о ходе соревнования за коммунистический труд среди кольцовских авиаторов именно с таких позиций, однако не следует проходить мимо фактов и излишне в каждом конкретном случае делать выводы.

Любопытный факт стал из вестей конференции из анализа рассмотрения дел по трудовым спорам. Из 16 рассмотренных споров 10 были разрешены в пользу рабочих и служащих. О чем это говорит? Это в первую очередь свидетельствует о живучести формально-бюрократических замашек у некоторой части руководителей служб. Не разобравшись в существе дела, как это было с начальником службы перевозок тов. Федосыным, рубят сплеча, издают приказ, затевают волокиту. Справедливость в конечном счете торжествует, но сколько времени, труда, нервов стоит людям эта бюрократическая практика.

ДЕЛЕГАТЫ конференции не могли обойти и вопрос о жилье. В связи с тем, что СМУ-8 не справилось с заданием и вовремя не ввело жилой объект в строй, вопрос с распределением квартир затянулся. В выступлениях делегатов конференции тт. Брусницыной, Почтаревой и других звучало справедливое требование к местному комитету о необходимости самого кропотливого изучения положения дел с жильем, с тем, чтобы в первую очередь квартирами и комнатами обеспечить особо нуждающихся.

Общее одобрение делегатов конференции вызвало выступление председателя Уральского теркома профсоюза тов. Кизикова. Тов. Кизиков, остановившись на вопросе о распределении квартир, заявил, что прошло время считаться с ультиматумами некоторых товарищей, считающих себя не-

заменимыми, которые, пренебрегая нуждами других, требуют для себя все, и в первую очередь квартиры.

— Надо, — сказал тов. Кизиков, — определить среднюю норму жилой площади в гарнизоне и распределять вводящееся в строй жилье в первую очередь среди тех, у кого количество жилплощади на человека меньше средней нормы.

Что же, это, пожалуй, наиболее разумный критерий и местному комитету профсоюза следует взять его за основу при распределении жилья.

НЕЛЬЗЯ упустить и еще один вопрос, подвергшийся не менее бурному обсуждению. Это вопрос о работе клуба. Правда, позиции выступавших по этому поводу несколько различны. Вот, к примеру, тов. Кобелев, заместитель командира летного подразделения по политчасти, считает возможным лишь констатировать факт низкой культурно-воспитательной работы в клубе. Выходит, кто-то должен прийти и взять за шиворот двух-трех распоясавшихся хулиганов и водворить их в вытрезвитель.

А кто же, интересно, должен организовать лекции в клубе так, чтобы слушатели и лектор могли снять пальто? Об этом говорила в своем выступлении делегат тов. Брусницына?

Нет смысла перечислять всех выступавших. Их высказывания сводятся к тому, что в клубе следует навести порядок. Сил для этого более чем достаточно. В Кольцово имеется целая бригада штатных работников, начиная с заведующего клубом тов. Шебеко и кончая тем же заместителем командира подразделения тов. Кобелевым, коим заботы о культурно-массовой работе положены по роду их деятельности.

Думается, что выводы и по вопросу о работе клуба будут сделаны оперативно.

Разумеется, что в работе коллектива кольцовских авиаработников было немало удачных примеров добросовестного выполнения служебного долга. В целом коллектив, конечно, способен правильно решать поставленные перед ним задачи и самоотверженно трудиться на благо нашей Родины. Поэтому, чтобы добиться в новом году устойчивых успехов в работе, нам необходимо взять все имеющиеся недостатки под контроль и устранить их.

В. СИБИРЕВ.

НАМ ПИШУТ

Отдых не получился

19 января в клубе Уктусского аэропорта состоялся вечер избирателей. Подобного рода мероприятия проводятся не часто и поэтому к началу вечера в зале собралось много народу. Перед собравшимися выступил лектор, после чего состоялся небольшой концерт, танцы.

Однако нам хотелось бы рассказать на страницах газеты не о выступлениях самодеятельных артистов, а о том «спектакле», который устроили в зале несколько подвыпивших хулиганов. Подогретье винными парами, они весь вечер трудились над тем, чтобы испортить людям хорошее настроение.

Громко разговаривая, шестнадцатилетние юнцы бесцеремонно комментировали выступление лектора. Были среди них и такие, которые, отяжелев от водки, сладко посапывали на плечах у своих подружек. Уверовав в свою безнаказанность, большинство из них сидело в шапках, считая, что так удобней.

Самое удивительное, что подобный «порядок» совершенно никого не трогал. Как мы потом узнали, здесь привыкли к таким «гостям», считая их нашествие неизбежным злом.

Чувствуя это, хулиганы за последнее время расширили сферу своих деяний. В памяти жителей аэропорта жестокие избивания одного из пилотов Уктусского подразделения, многочисленные драки около клуба. Героями их выступают одни и те же безудержные юнцы, проживающие в районе аэропорта.

Многие из них уже примелькались в клубе, однако порядка здесь как не было, так и нет. На танцах, во время киносеансов по-прежнему хозяйничают рыцари кулака и бутылки. Вы спросите, конечно, о дружинниках, куда они смотрят? На этот вопрос, нам кажется, должны ответить замполит подразделения и комсомольцы.

Молодцы, рационализаторы!

Неплохо идут дела у рационализаторов Кольцово. Значительно вырос коллектив воир. Однако здесь налицо не только количественные изменения, но и качественные. Достаточно привести некоторые цифры, чтобы представить размах изобретательской и рационализаторской работы. Вот некоторые из них: за 12 последних месяцев здесь подано 82 рационализаторских предложения, из них принято 75 и внедрено 64. Только внедренные предложения обеспечивают экономический эффект в 74 тысячи рублей в год.

Людьми пытливого мысли зарекомендовали себя рационализаторы тт. Солодков, Буторин, Коновалов. В результате проведенного конкурса на лучшее рацпредложение в коллективе кольцовских авиаработников выявились новые талантливые умельцы.

В числе победителей конкурса был отмечен ряд энтузиастов рационализаторского дела, а тт. Чибисов и Никифоров были премированы творческими командировками в аэропорты Москвы.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Высокие обязательства

Недавно в Пермском подразделении состоялось собрание партийной, комсомольской и профсоюзной организаций, на котором авиаработники приняли проект социалистических обязательств на новый, 1963 год — пятый год семилетки.

Авиарботники Перми решили выполнить план в новом году с обеспечением высокой безопасности полетов по всем показателям.

Кроме того, они наметили значительно снизить простой материальной части и повысить исправность самолето-моторного парка.

Большие планы у активистов воир. Они обязались в новом году внедрить не менее 25 рационализаторских предложений. Особое внимание будет уделено повышению классификации летного и технического состава. Намечено повысить в классах и разрядах более 10 пилотов, 12 авиатехников и механиков.

8 специалистов других служб. Особое внимание уделено в обязательствах культуре обслуживания пассажиров. Работники отдела перевозок решили добиться такого положения, чтобы в новом году не было ни одной жалобы со стороны пассажиров и клиентуры на плохое обслуживание.

Силами общественности мы наметили провести работы по благоустройству территории аэропорта и жилых домов.

В нашем коллективе с новой силой развернулось соревнование за звание коллективов и ударников коммунистического труда.

Авиарботники Перми полны решимости встретить 40-летие Аэрофлота новыми трудовыми успехами.

И. МАШКИВСКИЙ,
секретарь партбюро
Пермского подразделения.

ОПОЗДАЛИ

Несмотря на то, что январь 1963 года подходит к концу, около дверей местного комитета профсоюза в Кольцово висят на стене призывы бороться за успешное выполнение обязательств 1962 года.

Обязательства у нас накопились про запас, Но застряли на беду В шестьдесят втором году!

ЛЮБИМОВ Включен!

«По потребности»

У бортпроводницы авиатранспортного подразделения комсомолки т. Дьячковой с 14 по 17 января — прогул.

Что мне, девице, работа, Если погулять охота. Что касается меня: Отдыхаю по три дня!

Кого качать?

12.1.63 года при техническом обслуживании самолета Ил-18 № 75769 бригадир-авиатехник Тымченко и инженер Семенов не проверили работу топливного насоса. В результате рейс 469 был задержан на 40 минут.

Вновь задержка! В чем вопрос? — Да опять подвел насос...

Кого качать им снова нам? — Тымченко с Семеновым! Иван АЭРОФЛОТОВ.

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС21529. Заказ № 2665.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, 49.

Воздушная эстафета

Скоро страна будет отмечать 40-летие Аэрофлота. В честь знаменательной даты комсомольцы-авиаторы Урала, Сибири и северных трасс решили провести воздушную комсомольскую эстафету. Летчики Свердловска заполнили первые страницы альбома. Затем свои интересные дела записали в альбом-рапорт авиаторы Новосибирского аэропорта. Далее эстафета полетела в Крас-



ноярск. Теперь путь ее дальше, на север. К юбилейной дате альбом будет доставлен в столицу и передан в ЦК ВЛКСМ.

«Комсомольская правда».