

9 января 1960 года
Центральный Комитет
Коммунистической партии
Советского Союза принял
Постановление «О зада-
чах партийной пропа-
ганды в современных
условиях». В Постанав-

За боевитость ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЫ

лении ЦК КПСС указывается, что в период развернутого строительства коммунистического общества в нашей стране идеологическая работа партии и особенно ее решающая область — партийная пропаганда — приобретает исключительно важное значение.

Исторические постановления XX и XXI съездов партии, пленумов ЦК КПСС определили программу развития нашей страны по пути к коммунизму. Опираясь на великое ленинское наследие, партия разработала и претворяет в жизнь важнейшие мероприятия в экономической, политической, идеологической областях и в области международных отношений, добилась выдающихся побед на всех участках коммунистического строитель-

ства. Известно, что осуществление программы коммунистического строительства, создание материально-технической базы коммунизма, дальнейшее укрепление экономического могущества СССР, достижение изобилия материальных благ находятся в прямой зависимости от повышения уровня сознательности трудящихся.

Наши успехи в коммунистическом строительстве, в планомерном создании материально-технической базы коммунизма выдвигают в настоящее время как одну из главных задач — формирование нового человека с коммунистическими чертами характера, привычками и моралью, ликвидацию пережитков капитализма в сознании советских людей.

Как указывает в своем Постановлении ЦК КПСС, партийные организации добились за последние годы серьезной перестройки партийной пропаганды. Пропаганда коммунистической идеологии приобрела более живой и разносторонний характер, повысилась ее действенность, организующая и мобилизующая роль.

Вместе с тем ЦК КПСС отмечает, что устная и печатная пропаганда до сих пор страдает большими недостатками.

Главным недостатком партийной пропаганды остается все еще не преодоленный до конца отрыв от жизни, от практики строительства коммунизма, а также узость сферы ее влияния, слабая массовость и не всегда доступная форма изложения.

Эти недостатки в агитационно-массовой и пропагандистской работе имеют место и в деятельности партийных и общественных организаций подразделений Уральской авиагруппы, потому что вопросы коммунистического воспитания все еще не стоят в центре всей партийно-политической работы партийных организаций.

В 1959 году партийные организации подразделений немало стали на обсуждение партийных собраний вопросы улучшения идейно-политического воспитания авиаработников, повышения действенности массово-политической работы. Однако значительного улучшения в воспитании личного состава не произошло. Вот почему наряду с примерами высокого исполнения служебного долга в наших подразделениях встречается немало авиаработников, которые систематически нарушают трудовую дисциплину, не сдерживают слово в выполнении

По Уральской авиагруппе

В Уральскую авиагруппу поступила новая материальная часть — вертолеты Ка-15. Они предназначены для использования на работах по спецприменению авиации.

Первая партия вертолетов Ка-15 направлена в Тюменскую авиагруппу.

Сезон вывозки рыбы на Севере в разгаре. Много

Вдохновлять на борьбу за построение коммунизма!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 3 (924) | СУББОТА, 16 ЯНВАРЯ 1960 г. | Год издания 18-й

Главная задача партийной пропаганды состоит в том, чтобы глубоко и всесторонне разъяснить идеи марксизма-ленинизма, показывать их успешное претворение в жизнь в ходе борьбы партии за победу социализма и коммунизма в нашей стране, учить использовать в практической деятельности и творчески развивать теоретическое богатство, накопленное партией, поднимать трудящихся на борьбу за претворение политики партии в жизнь, воспитывать активных и стойких борцов за коммунизм.

Энтузиасты семилетки



С 1954 года работает старшим диспетчером в Тазовском аэропорту Иван Капитонович Скворцов. Ранним утром, когда все еще снят, Ивана Капитоновича можно встретить на летном поле, — он проверяет состояние взлетно-посадочной полосы.

Работая зачастую в сложных метеоусловиях, старший диспетчер Скворцов делает все от него зависящее, обеспечивая регулярное движение самолетов.

Летчикам Заполярья хорошо известен Иван Капитонович Скворцов. Многим из них он помог в трудную минуту, научил выходить победителями в борьбе с суровой природой Севера.

За безупречный труд И. К. Скворцов, как один из лучших работников аэропорта, занесен на районную Доску почета.

М. ПАРФЕНОВА.

За высокое звание

Всего два года назад пришел на работу в ремпредприятие Николай Жернов. Трудолюбивый и настойчивый, он сумел стать за это время лучшим слесарем-ремонтником. Ежемесячно выполняя плановое задание на 105—110 процентов, Николай обеспечивает и высокое качество ремонтируемых им узлов.

Но чтобы хорошо работать, надо многое знать, а для этого надо учиться. И Николай учится. Этой весной он заканчивает седьмой класс школы рабочей молодежи. Осенью же слесарь Н. Жернов будет поступать в машиностроительный техникум.

В прошлом году Николай Жернов начал бороться за звание ударника коммунистического труда. Нет сомнения, что его настойчивость и энергия помогут ему добиться этого высокого звания.

А. КУЗНЕЦОВ, секретарь комитета ВЛКСМ ремпредприятия.

самолетов Ан-2 и Ли-2 занято сейчас на транспортировке этого важного груза.

На днях несколько экипажей самолетов Ан-2 Уктусского подразделения отправились на север Тюменской области, где будут работать на вывозке рыбы из отдаленных районов в пункты переработки.

Проведены первые сборы пилотов из уральских авиаподразделений, которым предстоит в нынешнем году выполнять авиахимработы.

Пилоты прослушали курс лекций по организации авиахимработ и их проведению.

Марксизм-ленинизм — НАШЕ БОЕВОЕ ЗНАМЯ

Коммунисты, комсомольцы и весь личный состав подразделений Уральской авиагруппы ГВФ с огромным интересом встретил Постановление ЦК КПСС «О задачах партийной пропаганды в современных условиях». В этом важнейшем партийном документе дана программа идеологической работы партии в период развернутого строительства коммунизма в нашей стране.

* * *

Мне, как молодому пропагандисту, в своей работе часто приходится сталкиваться с трудностями, связанными с определением форм и методов работы кружка по изучению истории КПСС, с тем, как лучше увязать данный материал с жизнью, на что направить главное внимание слушателей.

Постановление ЦК КПСС «О задачах партийной пропаганды в современных условиях» требует немедленно изжить недостатки в нашей идеологической работе.

Но главное, что наряду с недостатками в Постановлении доходчиво изложена программа, как нужно бороться за формирование нового человека с коммунистическими чертами характера, привычками и моралью, что является большой помощью в оживлении пропагандистской работы.

*

Уктусское подразделение получило производственный план на 1960 год. Сейчас личный состав служб и летных коллективов знакомится с контрольными цифрами плана, вырабатывает свои социалистические обязательства по досрочному и высококачественному выполнению заданий второго года семилетки.

Одним из основных показателей производственного плана подразделения является налет часов на один списочный самолет или вертолет. Если проанализировать этот показатель, данный нам плановым отделом авиагруппы, можно сказать, что годовой план вполне реальный и подразделение имеет все возможности выполнить и перевыполнить его.

Однако разбивка годового плана налета часов по кварталам сделана без учета времени года, климатической и метеорологической обстановки. Первый квартал года у нас имеет низкие температуры, самые короткие дни, неустойчивую погоду и подразделение в этот период не имеет работ по спецприменению, которые начинаются в основном со второго квартала.

Не учитывая этих особенностей, которые ограничивают возможность выполнения производственного плана, плановый отдел Уральской авиагруппы планирует на первый квартал по самолетам Ан-2 — 31,5 процента годового плана, на второй — 25,2 процента, на третий — 27,8 и на четвертый — 15,5. Такая разбивка годового плана совершенно непонятна. Она противоречит всем нашим конкретным условиям работы, создает никому ненужное напряжение, нервозность в вы-

полнении производственных заданий, так как план первого квартала сильно завышен, а других, наоборот, занижен.

Если посмотреть, как подразделение выполнило план по налету часов на один списочный самолет Ан-2 в 1959 году поквартально, получается: в первом квартале — 22,3 процента, во втором — 25,7, в третьем — 31,6 и в четвертом — 20,4 процента.

Условия работы подразделения в этом году остаются, примерно, такими же, что были в 1959 году, и, видимо, в такой пропорции поквартально будем выполнять план 1960 года.

Завышение плана по налету часов на один списочный самолет Ан-2 для Уктусского подразделения повторяется второй раз — в прошлом году на первый квартал нам запланировали налет часов также более 30 процентов годового плана, а выполнили мы только на 22 процента.

Плановому отделу Уральской авиагруппы следует учесть свои ошибки в планировании за прошлые годы, внимательно изучать особенности работы подразделений, чтобы давать коллективам точные, технически обоснованные планы.

Л. ЗИМИН,
зам. командира подразделения по политчасти.
Н. МАМАКОВ,
командир летного коллектива.
Б. СИВАШНСКИЙ,
инженер-экономист.

ДАВАТЬ ТОЧНЫЕ, ОБОСНОВАННЫЕ ПЛАНЫ

Бумажный дождь

Это было очень хорошее дело. Не только хорошее, но и, прежде всего, очень полезное и нужное. Учебно-тренировочное подразделение перевели в новое место и разместили в помещении, находящемся по соседству с авиатранспортным подразделением.

— Чудесно! — радовался командир учебно-тренировочного подразделения В. В. Прокопчук. — Теперь мы будем, так сказать, ближе к жизни, к производству. Все самолеты у нас на глазах...

— Замечательно, — говорил командир авиатранспортного подразделения Н. В. Борисов. — Не одной теорией жив человек... Машины рядом, из окна всю технику видно...

— Да, давно бы так, — вторили им замполит А. Н. Кобелев и секретарь парторганизации И. И. Зайцев. — Все условия созданы теперь для пилотов. Учись, повышай класс...

Что ж, в наши дни трудно встретить человека, который имел бы какие-либо возражения против учебы, а тем более по специальности. Плох тот пилот, который не хочет стать командиром корабля, а тем более не стремится повыситься в классе.

Начались занятия. Преподаватели читают лекции, слушатели прилежно записывают. Время от времени для более близкого знакомства с техникой совершаются экскурсии в ЛЭРМ, на линейку.

Но вот теоретический курс окончен. Следуя логике событий, должны бы начаться тренировки. Но...

Второй пилот авиатранспортного подразделения А. Ф. Потапов в июне 1959 года закончил теоретический курс переучивания на командира корабля самолета Ил-12. Зачеты сданы. Пилот обратился к В. В. Прокопчику — когда начнется тренировка? Его направили к командиру транспортного подразделения А. тот, в свою очередь, — снова в учебно-тренировочное.

Почему же не может дать летную тренировку учебно-тренировочный отряд?

«Ввиду отсутствия в УТО экипажа и самолета Ил-12 трени-

ровка А. Ф. Потапова на УТО не возлагалась. Эту работу должно было провести транспортное подразделение.

В настоящее время заместитель командира УОАГ тов. Железнов дал приказание командиру транспортного подразделения провести тренировку тов. Потапова». Такой ответ на свой вопрос получила редакция от командира УТО В. В. Прокопчука.

Что же мешает подразделению получить нового командира?

«После окончания теоретического курса тов. Потапов должен пройти летную тренировку в УТО и только после тренировки в УТО проходить ввод в строй в транспортном подразделении, где он работает», — подтверждает данное резюме своей подписью Н. В. Борисов.

Возникает вопрос к тт. Борисову и Прокопчику: на чем же должен проходить пилот А. Ф. Потапов летную тренировку? Разве что на подошвах собственных ботинок, без усталости посещая вас поочередно?

Готовить кадры, дать стране больше высококвалифицированных пилотов — одна из основных задач наших командиров-воспитателей. Но от желаемого до действительного положения дел — дистанция огромного размера. Из Челябинска, Магнитогорска и других подразделений и аэропортов приходят письма с жалобами на то, что летчики после теоретического курса не могут сразу пройти летную тренировку. Откуда только берется это рыбе бездушное по отношению к людям, стремящимся получить знания и применить их в жизнь? А ведь под бумажным дождем резолюций погребено не одно хорошее дело.

Пилот А. Ф. Потапов до сих пор летает «вторым», хотя заместитель командира УОАГ Н. И. Железнов дал приказание провести летную тренировку. Это говорит о том, что мало приказать, надо и проконтролировать выполнение распоряжений.

Подготовка кадров для авиации, повышение летчиков в классе — дело большой государственной важности. Но об этом, очевидно, забыли тт. Борисов и Прокопчук, устроив длительную волокиту с тренировкой по вводу в строй пилота А. Ф. Потапова.

А. БАРАНОВА.

Поворот читателя

Мне хочется начать с рассказа, как проводят предполетный отдых некоторые члены экипажей не только нашего авиатранспортного, но и других подразделений.

Обслуживающий персонал профилактория Свердловского аэропорта ревностно относится к своим обязанностям, но, несмотря на их стремление создать необходимый уют и чистоту в помещении, где летчики отдыхают перед полетом, можно наблюдать злостных нарушителей установленного порядка и режима дня.

От начальника профилактория тов. Прохоренко нередко можно услышать горестные сетования на небрежливое отношение пилотов к вещам и, что более всего удивительно, порчу мебели. Например, 28 декабря пилот Новосибирского экипажа тов. Шонин в время предполетного отдыха портил мебель в комнате № 2. Что же, видимо, каждый подбирает себе занятие по своим «интересам» и «способностям».

Очень часто приходится видеть, как работники профилактория чуть ли не упрощают иных летчиков не курить на лестничных площадках, в коридорах. Хотя любому воспитанному человеку это и без того должно быть ясно.

А что делается в спальнях командирах? В некоторых бывает до того накурено, что хоть «топор вешай». Случается летчикам сутками сидеть в прокуренном помещении, поэтому нетрудно понять причины возникающей головной боли.

Очень неприятно бывает иногда проходить по коридору мимо мужских комнат. Из-за дверей часто доносится отвратительные безобразные слова. А ведь эти люди претендуют на звание культурных... Но почему они не по-

думают о тех, кто вынужден находиться в одном с ними помещении, почему они не подумают об обслуживающем персонале, который должен выслушивать их «цветистые выражения»...

К сожалению, среди сквернословов зачастую находятся и командиры кораблей. Возникает вопрос: как же они воспитывают членов экипажа, прививают им правила культурного поведения, если сами совершают грубые проступки?

Иной раз невозможно женщинам находиться вместе с пилотами в зале во время просмотра телевизионных передач. Каких только реплик подчас не раздается по адресу артистов балета или героев кинофильма. Все эти, с позволения сказать, «остроты» показывают лишь бескультурье, умственную отсталость говорящих. И редко найдется командир, который оборвет «забывшихся» пилотов.

В свердловском профилактории есть хорошая комната отдыха. Разве не приятно, удобно устроившись в кресле, углубиться в чтение увлекательной книги или послушать музыку в исполнении собственных пианистов, гитаристов, баянистов. Интересно принять участие в разгадывании кроссворда, ребуса, в шахматной игре. Иногда здесь возникают

БЫТЬ ЧЕЛОВЕКОМ КУЛЬТУРНЫМ

увлекательные беседы. Но ведь бывает, когда содержательный разговор нарушается каким-либо пошлым замечанием. Сквернословия поправят, но настроение хорошее уже пропадает, всем становится как-то неприятно.

Администрация профилактория в номерах стеной газеты «За хороший отдых», необходимо рассказывать об отдыхающих экипажах. Газета должна быть злободневной, остро критиковать нарушителей правил поведения. Безусловно, такой метод борьбы будет действенным, так как вряд ли кому захочется попасть под критический обстрел стеной печати. Следует устраивать читательские конференции. Дискуссия о прочитанном даст возможность некоторым товарищам разоблачиться в их неэтичном поведении.

Почему бы не создать внутри профилактория что-либо подобное университету культуры. Профилакторий — наш второй дом. Ведь из-за метеоусловий и технических неисправностей некото-

НАШЕ ВРЕМЯ

По-разному именуют Горячее время это — Время невиданных взлетов, Прекраснейших перемен... Сегодня земная планета Ветром весны согрета: Все силы сплотились светлые, Чтоб зло обратилось в тлен. По-разному именуют Суровое время это. «Век атомный!» «Век космический!» — Кричат страницы газет... Но «атомный» — лишь примета, А самое главное — в этом: Схватку ведут два цвета, Красный и черный цвет. Красному — разгораться. Красному — утверждаться. Под мирным весенним небом Нам строить, дружить, дерзать! В силу вступает время Мира, труда и братства, Эпохой социализма Будем его называть!

В. МИЛЮТИН.

НАУКА И ТЕХНИКА

«Грифон»

Во Франции построен самолет нового типа — первая успешно работающая машина с необычным комбинированным двигателем.

Весь фюзеляж от огромного отверстия входного диффузора до реактивного сопла представляет собой прямоточный воздушно-реактивный двигатель (ВРД), внутри которого, по оси его, расположен турбореактивный двигатель (ТРД). ТРД поднимает самолет в воздух, сообщает ему скорость, необходимую для работы основного — прямоточного ВРД, и далее обеспечивает работу насосов, питающих прямоточный двигатель. Комбинированный двигатель весом в 1700 килограммов развивает тягу в 15.000 килограммов.

«Грифон» установил международный рекорд скорости по замкнутому треугольному маршруту в 100 километров, показав среднюю скорость 1640 километров в час и оставив далеко позади старый американский рекорд. На прямой он развивал до 2200 километров в час, одновременно набирая высоту со скоростью 100 метров в секунду. Рассчитывают, что он сможет втрое превзойти скорость звука.

Управление ложным двигателем автоматическое: летчик лишь дает задание, а «электронный мозг» мгновенно рассчитывает состав и количество горючей смеси, которую надо подавать в ВРД для выполнения задания в данных условиях, и посылает импульсы — приказы подчиненным ему механизмам.



В Салехардском подразделении все хорошо знают начальника медсанслужбы Марию Дмитриевну Павлову. За несколько лет работы в коллективе она заслужила уважение своим трудолюбием, внимательным отношением к авиарботникам, беспокойством за

то, чтобы личный состав подразделения был здоров.

Каждое утро, задолго до вылета самолетов в рейсы, Мария Дмитриевна является в аэропорт и, не торопясь, внимательно, начинает предполетную медицинскую проверку пилотов, направляющихся в дальний путь. Она всегда вовремя заметит и заставит человека полечиться, даст добрый совет, предостережет от заболевания болезни.

НА СНИМКЕ: Мария Дмитриевна ПАВЛОВА во время предполетного осмотра пилотов. Фото П. Андреева.

Мысли в редакцию

Мы привыкли видеть во враче всегда заботливого, внимательного человека. Знаешь, что под белым халатом бьется чуткое, отзывчивое сердце, что в трудную минуту этот человек всегда тебе поможет. Мы привыкли уважать врачей, так как эти люди все свои знания, силы и время отдают нам, сохранению нашего здоровья.

Недавно нам пришлось столкнуться с человеком в белом врачебном халате. У него диплом о медицинском образовании, ему присвоено звание врача... Но именно присвоено. Ведь врачу, как никому другому, должны быть присущи отзывчивость, внимание. А мы встретили каменное равнодушие.

У нас заболел ребенок. У дочки начались сильные боли. По телефону вызвали врача, причем просили прийти именно врача. Пришла медсестра М. С. Панова. Осмотрев девочку, она не нашла ничего опасного. Но состояние ребенка ухудшалось. Мы позвали медсестру М. И. Конобеёву. После непродолжительного осмотра Матрена Ивановна вызвала мамину и дочку отправили в городскую больницу. Там ее сразу же оперировали. У нее оказалась опасная форма аппендицита.

Все обошлось благополучно. Но могло кончиться хуже. Дежурившая в тот день врач В. С. Поминова не пришла к нам, хотя об этом ее просили. Она — врач, у нее должно быть больше знаний, чем у медсестры. Да и тем более из-за пустяка врача не вызывают. Как может человек со званием врача спокойно сидеть в кабинете, когда где-то требуется его помощь, возможно, решается вопрос жизни? Надо быть врачом не только по диплому, но и в душе. А вот этого у врача В. С. Поминовой сказать нельзя. Супруги Н. М. и Е. А. ЧУХНО.

ЗА КАМЕННОЙ СТЕНОЙ

ОТ РЕДАКЦИИ. В редакцию газеты приходят письма и других авиарботников, которые жалуются на грубость, невнимательное отношение врача В. С. Поминовой к больным. Например, тов. Чегодаев пишет, что врач В. С. Поминова грубо обращается с посетителями, она может накричать на больного, оскорбить его.

Все это говорит о том, что руководству поликлиники и начальнику медсанслужбы Уральской авиагруппы А. С. Кучеру необходимо принять меры и навести должный порядок в медицинском обслуживании жителей Свердловского авиагарнизона.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„Прогульщики живут вольготно“

Так называлась заметка, опубликованная в газете «Авиатор Урала» № 93 от 9 декабря 1959 года.

Как сообщил председатель месткома Свердловского аэропорта тов. Долгополов, факты материала обсуждались на расширенном заседании цехового комитета хозотдела аэропорта 14 декабря 1959 года. Столяру А. Ш. Шалаеву за прогул объявлено товарищеское порицание. Одновременно местком совместно с администрацией за грубое нарушение трудовой дисциплины постановил отменить выслесное ранее решение об улучшении жилищных условий, воздержаться с предоставлением тов. Шалаеву освобожденной комнаты в доме № 16.

Вот здесь-то и должна прийти на помощь администрация профилактория совместно с партийными, профсоюзными организациями. Можно будет проводить встречи с известными уральскими художниками, композиторами, писателями, работниками киностудии, скульпторами... Надо заботиться о расширении кругозора наших летчиков в области науки, техники, искусства.

Мы строим коммунистическое общество. Человек этого светлого будущего должен быть всесторонне развитым, культурным. К высокой культуре человека мы должны стремиться.

М. БАКАЛОВА, борпроводница.

Выписывайте ФОТОГАЗЕТУ

ИЗДАНИЕ ФОТОХРОНИКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА «УРАЛЬСКИЙ РАБОЧИЙ»

Фотогазета систематически освещает борьбу трудящихся, показывает новостройки Урала, передовых людей промышленности, сельского хозяйства и культуры, отдающих все силы и знания процветанию нашей Родины.

Фотоиллюстрации, помещенные в газете, являются хорошим наглядным материалом для агитационно-пропагандистской работы во дворах культуры, клубах.

Фотогазета выходит один раз в месяц.

Подписная цена фотогазеты на год — 12 рублей.