

# ВОПРОСЫ ПРОИЗВОДСТВА — В ЦЕНТР ВНИМАНИЯ

Решая грандиозные задачи, поставленные перед профсоюзными комитетами территориального комитета профсоюза авиаработников Урала в своей практической деятельности стараются направить энергию каждого коллектива наших авиационных подразделений на успешное выполнение задач, стоящих перед Аэрофлотом.

Президиум теркома за одиннадцать месяцев текущего года пятнадцать раз рассматривал на своих заседаниях различного рода вопросы, связанные с обеспечением производственных задач. Регулярно подводились итоги социалистического соревнования подразделений ГВФ. В Свердловском объединенном подразделении, в АРМ-26 обсуждался ход соревнований за коммунистический труд.

Президиум теркома, кроме того, занимался обсуждением работы профорганизации по развертыванию рационализации и изобретательства в подразделениях и на предприятиях, о состоянии метеобслуживания в северных аэропортах, о мерах по улучшению планирования производства, исправности самолето-моторного парка и другие.

На президиуме теркома был заслушан также отчет о работе редакции газеты «Авиатор Урала» по пропаганде передового опыта.

Безусловно, все это способствовало более успешному решению производственных задач. Однако у нас не все благополучно с проведением в жизнь принятых решений. Некоторые хозяйственные и профсоюзные руководители не прониклись чувством ответственности за выполнение решений общественных организаций. Вот пример. Командир Тюменской авиагруппы тов. Лужецкий, его заместитель тов. Чернявский до сего времени не приняли мер по выполнению решения теркома об улучшении метеорологического обеспечения безопасности полетов на Севере. Надо думать, начальник управления тов. Сидоренко спросит с тюменских руководителей за срыв выполнения решения теркома.

Есть в работе наших профорганизаций и другой недостаток —

текучка. В таких крупных коллективах, как Свердловское, Тюменское, Челябинское, Второе Свердловское подразделения, СМУ-8 вопросам выполнения плана, производительности труда, качеству продукции уделяется совершенно недостаточно внимания.

Взять движение за звание коллективов и ударников коммунистического труда. Среди работников управления число ударников коммунистического труда и борющихся за это звание составляет 71 процент. Это, конечно, неплохо. Но не изжито еще формальное отношение к этому делу. Не зря по этому поводу председатель ЦК профсоюза авиаработников тов. Мишинкин на XI съезде профсоюза авиаработников заметил, что есть случаи, когда обязательства борющихся за коммунистический труд не отличаются от обычных.

Туго у нас и с организацией ОКБ, групп экономического анализа, общественных нормативных бюро. Есть, правда, ОКБ на ремонтных предприятиях, где начальником тов. Китин, но результатов от него пока не видно.

Из вышесказанного можно сделать вывод, что в вопросах производства наши профсоюзные организации скользят по поверхности. Пора переходить к оценке деятельности того или иного руководителя не по его словам, а по делам предприятия. Разве можно считать нормальным, когда исправность самолето-моторного парка недопустимо низка, а работники эксплуатационно-ремонтных мастерских систематически получают премиальные за хорошую работу?

Велика роль постоянных производственных совещаний, на что не раз обращалось внимание в решениях XI съезда профсоюза авиаработников. У нас, к сожалению, мало того, что такие совещания собираются не более раза в год, но их число имеет тенденцию к сокращению. Так, в нынешнем году «исчезли» производственные совещания в АРМ-26, СМУ-8 и некоторых других подразделениях.

На фоне некоторых управлений Аэрофлота неважно выглядят и наша работа по рационализации и изобретательству. В заго-не рационализация и изобрета-

тельство в Челябинском подразделении, в Перми, СМУ-8. Не случайно поэтому коллектив СМУ-8, работающий без творческого огонька, оказался в Аэрофлоте по производственным показателям на последнем месте. Гораздо ниже своих возможностей работает и наиболее многочисленная у нас организация воир в Кольцовском аэропорту.

В целях активизации профсоюзной работы в подразделениях УрТУ ГВФ при теркоме в настоящее время создано шесть отделов на общественных началах, которые должны заниматься организационной работой. Для того, чтобы эти отделы принесли ощутимую пользу, необходимо учить общественных инструкторов. Пока эта учеба слабо налажена.

Исходя из задач, стоящих перед Аэрофлотом в деле коммунистического строительства, наши профсоюзные организации, опираясь на поддержку партийных организаций, будут и впредь более настойчиво и упорно бороться за выполнение производственных планов, повышение безопасности полетов и коммунистическое поведение в быту.

**В. С. КИЗИКОВ,**  
председатель теркома  
УрТУ ГВФ.

## «ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ»

Под таким названием 25 сентября газета «Авиатор Урала» опубликовала статью заместителя начальника управления по наземным службам тов. Терентьева. Сегодня мы публикуем ответ по затронутому в ней вопросам командира Челябинского подразделения тов. Осипова.

В Челябинском аэропорту подготовка спецавтотранспорта началась во второй половине октября. К концу октября вся аэродромная техника была подготов-

лена и проверена комиссией общественного смотра. Из всего парка аэродромных механизмов к зиме осталась неподготовленной одна спецмашина КМП-1 из-за

отсутствия раздаточной коробки новой модификации.

Гораздо серьезнее обстоит дело с укомплектованием аэродромной бригады. На сегодняшний день аэродромная бригада включает 12 водителей. Опыт работы в зимний период 1962-63 годов показал, что только для содержания в эксплуатационном состоянии полосы потребовалось иметь бригаду из 16 человек.

Весь неиспользуемый спецавтотранспорт в автобазе находится на стоянке консервации отдельно от рабочих спецмашин.

Для подготовки водительского состава к зимней эксплуатации составлено расписание технической учебы и проводятся занятия.

Швы на искусственном покрытии при подготовке к зиме были залиты, но не хватало времени на полную заливку отколов и других дефектов покрытия из-за занятости аэродромной службы другими работами.

Пассажирские и служебные здания аэропорта отремонтированы частично. Ремонт продолжается в служебном здании и аэровокзале.

Котельные к зиме подготовлены все, за исключением котельной ЖКО, где не работает механическое шлакоудаление (неоделка строителей).

Учеба кочегаров проводится под руководством квалифицированного специалиста.

По службе ГСМ в настоящее время выполнены все основные мероприятия, обеспечивающие работу службы зимой. По мере освобождения емкостей из-под ГСМ производится их полная зачистка. Все заправочные спецмашины зачищаются согласно утвержденному графику.

**АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА!**  
Дело нашей чести — досрочно  
выполнить план 1963 года —  
пятого года семилетки.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО  
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА  
АВИАРАБОТНИКОВ

## СОБРАЛСЯ АКТИВ

На днях в клубе Уктусского аэропорта состоялся III пленум Уральского территориального комитета профсоюза авиаработников. С докладом об итогах XIII съезда профсоюзов СССР и XI съезда профсоюза авиаработников выступил председатель теркома В. С. Кизиков.

В прениях по докладу выступили командир Свердловского объединенного подразделения П. П. Збыковский, председатель терсовета воир Г. М. Бурдин, председатель местного комитета Челябинского подразделения И. М. Небылицин, замполит Пермского подразделения И. С. Воробьев, главный инженер УрТУ ГВФ И. С. Разумовский и другие. Они рассказали, как профсоюзные организации подразделений борются за безаварийную летную работу и выполнение государственного плана.

## ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

### По Аэрофлоту Орлы атакуют САМОЛЕТ

Это случилось в Южной Киргизии над горным селением Ой-Тал. Самолет Ан-2 с грузом для животноводов шел своим обычным курсом. Летчик Роберт Хамитов запросил аэродром о посадке и начал снижение. Вдруг экипаж самолета заметил с правого борта двух огромных орлов. Птицы развернулись и пошли в атаку на самолет.

Хамитов резко повернул штурвал, стараясь уйти от неожиданных преследователей: столкновение моторного самолета с орлами на высоте 3.200 метров не обещало ничего хорошего. Но хищные птицы не отставали. Самый крупный орел вдруг двинулся на самолет, грудью ударил крыло машины. От его удара самолет вздрогнул, а птица камнем полетела вниз в реку Тар. Летчик приземлился благополучно, однако, прежде чем снова подняться в воздух, самолет пришлось поставить на ремонт.

## В Тюменской АВИАГРУППЕ

### ВИНТОКРЫЛЫЙ ТЕЛОТ

Три минуты на крепление груза, минут сорок для стокилометрового прыжка через тайгу, минута на разгрузку — и семитонное основание буровой установки на месте. По воздуху к нему доставлены остальные блоки, бурильные трубы, строительные и другие материалы, цистерны с горючим, вездеход...

Так, в октябре 1963 года впервые в истории «переехала» на новое место буровая установка Тюменского геологического управления под номером 360. Ее старый адрес — поселок Шухтунгорт Ханты-Мансийского национального округа, новый — газовые месторождения Сотэ.

В этой транспортировке все необычно. Буровая установка, специально сконструированная. Она может расчленяться на блоки, но весит около 150 тонн, а ее вышка достигает высоты трехэтажного дома. Перевозил эту установку не трактор, а вертолет «Ми-6», и не столько в фюзеляже, сколько на системе специальных подвесок. Сто летных часов затратил вертолет «Ми-6» для переселения почти 400 тонн гру-

зов и около 700 рабочих-буровиков. Выдающийся эксперимент увенчался успехом.

Сейчас «воздушная путешественница» смонтирована. Быть может, она вскроет еще один газовый фонтан. А государственная комиссия подводит итоги. Председатель — главный инженер Тюменского геологического управления Николай Михайлович Морозов — дает особенно высокую оценку труду экипажа летчика-испытателя Георгия Михайловича Дробышевского, перевозящего грузы.

— Этот метод подвесок, — говорит он, — не требует специальной разгрузочно-посадочной площадки. Он до минимума сокращает время такелажных работ. Вот почему мы считаем, что эта отличная винтокрылая машина получит широкое применение при геологоразведочных работах, особенно в труднодоступных районах. Так, например, только наше Тюменское геологическое управление намерено в 1964 году привлечь восемь «Ми-6».

**Ю. РЯБОВ,**  
сотрудник Тюменского геологического управления.



# ПАРТИЙНО-ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ В ДЕЙСТВИИ

## СТРАНИЦА № 6

### СТОРОЖ СПИТ, ЗАРПЛАТА ИДЕТ...

Члены группы содействия партгосконтролю, проверяя состояние охраны некоторых объектов аэропорта Кольцово, обнаружили, что в ряде случаев работники сторожевой службы недобросовестно выполняют свои обязанности. Сторожа тов. Плотников с большим трудом удалось добудиться, поскольку она находилась в закрытой внутри будке и долгое время совершенно не реагировала на окрики контролеров.

Не лучше нес службу и сторож в автохозяйстве тов. Суботин. Он решил скоротать свою смену в техклассе, где его и застали спокойно спящим.

Можно было бы упомянуть в том же плане и о стороже Бобылевой и некоторых других охранниках.

Члены группы содействия партгосконтролю обратились со своими рекомендациями к начальнику вохра и руководителям служб, которые обязаны контролировать работу сторожей. Надо сказать, что были приняты срочные и действенные меры. В результате бдительность работников сторожевой службы возросла, кроме того, организованы дополнительные посты вохра и произведено ограждение территории аэропорта.

### Записано и с плеч долой...

Немало беспорядков в хранении запасных частей и агрегатов обнаружено при проверке автохозяйства, о чем даны соответствующие рекомендации лицам, ответственным за состояние складского хозяйства в автобазе. Следует сказать о другом. Плохо поставлен учет расходования запчастей, агрегатов и резины. Учет выдачи запчастей ведется по лимитным картам на каждую автомашину, но куда идут эти запчасти, никто из снабженцев не знает. Выписано, записано и с плеч долой. Вот примеры. На автомашину ГАЗ-51 № 89-95 в 1962 году было выписано два комплекта аккумуляторов, тогда как срок

эксплуатации аккумулятора 14 месяцев. А на автомашину № 49-62, согласно лимитной карте, в течение одного месяца насос водяной помпы выписан дважды.

Перечень такого рода примеров можно было бы продолжить, но есть в практике работы автохозяйства совершенно беспримерные случаи. Так, автомашина ГАЗ-51 № 38-16 с января по октябрь 1963 года вообще не эксплуатировалась, тем не менее для нее систематически выписывались запасные части, в том числе такие, как полуось, подшипники, крестовины кардана, т. е. почти полный комплект запчастей

на автомобиль. Кроме того, непонятно, зачем понадобилось две крестовины кардана, когда известно, что ставится только одна такая деталь.

То же можно сказать и в отношении учета резины.

В качестве основной рекомендации в наведении порядка с учетом запчастей и агрегатов в автохозяйстве следует считать организацию постоянно действующей комиссии по списанию и замене важнейших агрегатов и резины под руководством главного инженера БАО.

### СЫН В ДЕТСАД, МАМА НА ПРОТУЛКУ...

Несмотря на ввод в строй новых детских учреждений в аэропорту Кольцово, мест в детсадах и детсадах еще недостаточно. Очень важно поэтому в каждом случае, решая вопрос о предоставлении места в детском учреждении, учитывать материальное положение и иные возможности той или другой семьи.

Проверка, произведенная группой содействия партгосконтролю при Свердловском объединенном подразделении, показала, что в ряде случаев в детские учреждения определяются дети при наличии неработающих матерей. Так, 17 июня 1963 года комиссия под руководством бывшего председателя месткома тов. Лебединского выдала путевку на ребенка Зырянова, отец которого работает заведующим производством в ресторане аэропорта, а мать нигде не работает. Установлено несколько случаев, когда в детсады устраивают детей в то время, как дома «бабушки» заняты уходом за живностью.

А вот тов. Трущина, которая не только работает в службе связи аэропорта, но и заочно учится в институте, никак не может устроить ребенка в детское учреждение, хотя имеет на это первоочередное право.

По результатам проверки группа содействия представила свои рекомендации местному комитету. Прошло уже около месяца, но результатов не видно. По всей вероятности и у нынешнего председателя местного комитета профсоюза тов. Каминского руки до дела не доходят.

Д. ШИРОКОВ,  
электротехник, член группы содействия партгосконтролю.

БОЛЬШУЮ И ПОЛЕЗНУЮ РАБОТУ ПРОВОДЯТ ЧЛЕНЫ ГРУППЫ СОДЕЙСТВИЯ ПАРТГОСКОНТРОЛЮ СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. МНОГОГРАННА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НАРОДНЫХ КОНТРОЛЕРОВ ЭТОГО КОЛЛЕКТИВА. ОНИ ТВЕРДО СТОЯТ НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ ПРОИЗВОДСТВА, СМЕЛО ВСКРЫВАЮТ НЕДОСТАТКИ, ВЫВОДЯТ НА ЧИСТУЮ ВОДУ БРАКОДЕЛОВ, БЮРОКРАТОВ, ГОРЕ-ХОЗЯЙСТВЕННИКОВ.

ПО МНОГИМ СИГНАЛАМ, КРИТИЧЕСКИМ ЗАМЕЧАНИЯМ ДОЗОРНЫХ ПАРТИИ ПРИНЯТЫ ДЕЙСТВЕННЫЕ МЕРЫ. ЧЛЕНЫ ГРУППЫ ПО-

НИМАЮТ, ЧТО ГЛАВНОЕ НЕ ТОЛЬКО ВСКРЫТЬ НЕДОСТАТКИ, НО И ДОБИТЬСЯ ИХ УСТРАНЕНИЯ.

СЕГОДНЯ РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ «АВИАТОР УРАЛА» РЕШИЛА ПОСВЯТИТЬ ОЧЕРЕДНУЮ ПОЛОСУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ПАРТГОСКОНТРОЛЯ, НАРОДНЫМ КОНТРОЛЕРАМ СВЕРДЛОВСКОГО ОБЪЕДИНЕННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. ДУМАЕМ, ЧТО С ИХ РАБОТОЙ В ПОРЯДКЕ ОБМЕНА ОПЫТОМ БУДЕТ ИНТЕРЕСНО ПОЗНАКОМИТЬСЯ ЧЛЕНАМ ПОСТОВ И ГРУПП СОДЕЙСТВИЯ ПАРТГОСКОНТРОЛЮ ДРУГИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ.

### ГОРЮЧЕЕ СЛИВАЛОСЬ В ЗЕМЛЮ...

В кольцовских ремонтных мастерских члены группы содействия партийно-государственному контролю обратили внимание на то, что хранение оборудования на предангарной площадке организовано неудовлетворительно. Поскольку оборудование в ряде случаев хранится под открытым небом, имеются случаи пропажи колес с буксировочного водила и электроустановок.

В ЛЭРМ обнаружен

большой перерасход химжидкости, предназначенной для заправки санузлов. Причина совершенно очевидна. Специальная машина МА-7 постоянно находится в неисправном состоянии, заправка производится вручную. Начальник автохозяйства Пакулин может не сомневаться в том, что вина за разбазаривание средств лежит на нем.

Проверяя заправку

самолетов горючим в ночное время, члены группы содействия партгосконтролю установили, что десятки килограммов отстоя горючего сливаются прямо на землю. Так, в течение проверяемого отрезка времени было заправлено 10 турбовинтовых самолетов и, таким образом, должно быть слито около 100 килограммов горючего. Однако отстоя нигде не оказалось. Бочка, пред-

назначенная для этого, до утра простояла пустой. Только утром эта бочка начала наполняться, так как при свете было, видимо, известно лить на землю государственное добро.

После вмешательства группы содействия были приняты меры. Отстой горючего в настоящее время сливается в запасные баки топливозаправщиков и потери горючего ликвидированы полностью.

### «ОСТАТКИ СЛАДКИ»

гласит старинная русская поговорка и, как ни странно, вполне современные люди, работающие на складе группы

снабжения аэропорта Кольцово, действуют именно по этой поговорке. В этом убедились народные контролеры, проверяя состояние складского имущества.

С двумя основными недостатками пришлось здесь иметь дело. Во-первых, на складе накоплено ценная аппаратура и кабельное имущество на огромную сумму, а куда его девать, пока неизвестно, так как строительство объекта, для которого они предназначены, даже не запланировано. Вот и лежит это дорогостоящее оборудование мертвым грузом под открытым небом. На этом же складе в течение ряда лет имеется техника, ко-

торая не используется и не реализуется. Паровая электростанция, например, стоимостью в 12.729 рублей находится на складе с 1951 года.

Второе и, пожалуй, главное состоит в том, что в расходном складе группы снабжения, обслуживающем нужды отдела капитального строительства, существует негодная практика — оставшиеся стройматериалы от строящихся или ремонтирующихся объектов не приходяются, а без всякого учета передаются на другие объекты. Так и становятся такого рода остатки сладкими для любителей поживиться за счет государства.

### ЭТО ВАШ ЖУРНАЛ, РАБКОРЫ

Продолжается подписка на ежемесячный журнал «Рабоче-крестьянский корреспондент».

Этот журнал издается редакцией газеты «Правда» как практическое пособие для рабочих и сельских корреспондентов, редакторов и членов редколлегии стальных и многотиражных газет, для общественного актива печати. В журнале обобщается опыт рабселькорского движения, освещаются его задачи, печатаются обзоры низовой печати.

Читатель найдет в журнале советы по литературному делу: как и о чем писать в газету, как собирать и обрабатывать материал. В журнале освещается деятельность литературных объединений, публикуются очерки, фельетоны, стихи.

Со страниц журнала с рабселькорами беседуют партийные, государственные и профсоюзные деятели. В воспоми-

паниях старых коммунистов и ветеранов рабселькорского движения передаются традиции и опыт советской печати.

Подписная цена на журнал на год 1 руб. 20 коп., на 6 месяцев — 60 коп., на 3 месяца — 30 копеек.

### ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА

НА ГАЗЕТУ 1964 г.

Авиатор урала

Подписка принимается во всех подразделениях заместителями командиров по политической и секретарями партийных организаций. Газета выходит 8 раз в месяц.

Цена подписки на год — 96 копеек. АВИАРАБОТНИКИ УРАЛА! Подписывайтесь на свою газету «Авиатор Урала».