

С думой о Ленине

В неуклонном направлении на коммунизм мы движемся вперед вот уже сорок лет без Владимира Ильича, но по твердо намеченному им пути. Выросло и созрело с тех пор в творческом труде и мужественной борьбе под его знаменем целое поколение новых людей. С каждым годом остается все меньше современников Ленина, испытавших счастье быть в рядах его соратников, воочию видеть и лично слышать. Самое его имя давно уже овеяно творимой легендой. Но чем дальше в прошлое уходят от нас незабываемые дни первых лет революции, тем величественнее, ярче и теплее оживает в памяти светлый образ легендарного вождя пролетариата, глубочайшего мыслителя, величайшего революционера и что особенно памятно, человека необычайно редких душевных качеств. Гений Ленина, несомненно, принадлежит всему миру, но прежде всего он наш родной, своеобразный и неповторимый, народный гений.

Это ему мы обязаны организацией совершенно бесподобной по своей идейной сплоченности и принципиальности революционной рабочей партии нового типа — нашей Коммунистической партии, которая на развалинах царского деспотизма воздвигла здание первой в мире наиболее свободолюбивой и самой последовательной советской демократии. Это он был создателем единственной в своем роде Красной Армии — армии освобожденных рабочих и крестьян, без которой во вражеском окружении были бы обречены на гибель любые достижения трудящихся. Это по его плану в нашей стране, впервые в истории, уже построено социалистическое общество. А ныне — до его же замысла — наша страна стала первым застрельщиком в борьбе за мир во всем мире, и по его же предначертанию у нас уже успешно строится материально-технический фундамент грядущего коммунизма.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор Урала

№ 6 (1312).
СРЕДА,
22 ЯНВАРЯ
1964 г.
Год издания
XXII

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

МЫ СЛЫШИМ ИЛЬИЧА...

В СРЕДИТРЕПЕ
РАЗМАХЕ БУДЕН,
В ТРУДЕ,
В РАЗЛИВЕ КУМАЧА,
И В МАЯКАХ —
ОТВАЖНЫХ ЛЮДЯХ —
МЫ СЛЫШИМ
ГОЛОС ИЛЬИЧА.
ИХ ПУТЬ —
ВЫСОКАЯ ОРБИТА.
ИХ ЖИЗНЬ

ЯРКА И ГОРЯЧА.
СЕРДЦА ИХ
ПОДВИГАМ РАСКРЫТЫ,
СОГРЕТЫ
СЛОВОМ ИЛЬИЧА.
ВЕРШИНА ВЕКА,
ЗНАМЯ ВЕКА, —
ОН С НАМИ

КАЖДЫЙ ДЕНЬ
И ЧАС.
И НЕТ
ЛЮБИМЕЙ ЧЕЛОВЕКА
И ЧЕЛОВЕЧНЕЙ
ИЛЬИЧА!
Е. ЛИПОВИЧ.

В Курганском подразделении

С ВЫСОКИМ КАЧЕСТВОМ

В истекшем году коллектив службы ГСМ поработал неплохо. По нашей вине не было задержек и срывов рейсов. Хотя трудности встречались немалые: не хватало кладовщиков и рабочих по складу. Однако и это не помешало нам завершить год без замечаний.

Отлично трудится заправщик самолетов ветеран аэропорта П. А. Притчин. Он показывает пример добросовестного выполнения своего долга.

В этом году наш коллектив решил сократить простой транспорта на емкостях и на

5 процентов снизить естественные убытки горячего. Думается, что свое слово авиарботники сдержат.

И. ЧЕРНОМОРЧЕНКО,
начальник МТО
Курганского аэропорта.



МЕДИКИ БЛАГОДАРЯТ

Свыше 600 вылетов совершили по санитарным заданиям летчики Курганского подразделения. Отлично справились со сложными полетами Р. Ф. Тюменцев, А. Н. Нечаев, Ю. И. Васильев, В. И. Петухов, Ю. М. Братцев.

В различные уголки Зауралья летали крылатые санитары, оказывая помощь больным людям — труженикам села. Десятки благодарностей заслужили они от спасенных ими людей.

В адрес командования Курганского подразделения поступило письмо от заместителя главного врача областной больницы Хованской и заведующей отделом санавиации Резниченко в кото-

ром они отмечают отличный труд этих авиаторов.

Об этом факте сообщила своим читателям стенная газета Курганского аэропорта «Авиатор Зауралья».

Л. СЕМЕНОВ.

Пассажиров стало больше

Еще недавно наш аэропорт Чаша был мало заметен на местных авиалиниях. Сейчас — другое дело. Увеличился приток пассажиров, вырос объем специальных рейсов.

В этом году большие работы велись в Чашинском совхозе. Пилоты самолетов ЯК-12 Васильев и Булдаков трудились здесь на авиационно-химической прополке сорняков, подкармливали зерновые культуры с воздуха.

Сейчас мы стремимся к тому, чтобы более оперативно обслуживать наших пассажиров, удовлетворяя их растущие потребности в авиаперевозках.

Н. МОРОХОВ,
начальник аэропорта.

Юбилей диспетчера

Недавно работники Курганского аэропорта тепло поздравили с юбилеем старшего диспетчера службы движения Ивана Боровкова. 25 лет проработал он в Аэрофлоте. В Курганском аэропорту И. Боровков трудится с 1951 года. До этого был летчиком в Пермском подразделении.

Сейчас ветеран гражданской авиации передает опыт молодым авиарботникам. Он пользуется в коллективе аэропорта большим авторитетом.

В связи с юбилеем И. Боровков награжден знаком «Отличник Аэрофлота». Коллеги поздравили ветерана с наградой, пожелали ему новых успехов в труде.

НОВЫЙ ЗНАК

Главное управление ГВФ учредило новый наградной знак «За безаварийный налет часов». Им награждаются пилоты, штурманы, бортмеханики (бортинженеры) и бортрадисты Гражданского воздушного флота, безупречно выполняющие летные задания, строго соблюдающие требования наставлений, инструкций и приказов ГУ ГВФ, регламентирующие летную работу, не имеющие катастроф, аварий самолетов и двигателей, а также случаев нарушений дисциплины, угрожающих безопасности полетов.

Положение о новом знаке «За безаварийный налет часов» опубликовано в газете «Авиатор Урала» № 78 от 5 октября 1963 года.

Публикуем эталонный экзем-



пляр нового наградного знака «За безаварийный налет часов».

НАГРАДЫ— ДОСТОЙНЫМ

Приказ начальника репродпредприятия тов. Китина короток. За успешное окончание 8 класса по ускоренной программе В. Сурину, С. Легаеву, И. Артюх, В. Фомину, М. Козлову, А. Тодяковицу, Л. Бакарокину, А. Рагозину объявляется благодарностью и выделяются деньги для награждения рабочих ценными подарками.

Что ж, это и понятно. Ведь от того, что рабочие получили аттестаты об окончании восьмилетки, выиграли, в первую очередь, они сами. Их кругозор стал шире, им легче осваивать сложную технику.

Само собой разумеется и другое — ремонтники будут лучше трудиться, значит, будет польза и для государства.

С. ВЛАДИМИРОВ.

Как известно, с увеличением общего объема авиатранспорта увеличивается объем работы средств связи в обеспечении полетов. Все аэропорты Тюменской авиагруппы оснащены в настоящее время новейшей аппаратурой, наземные каналы связи переведены на буквопечатание, что значительно улучшило качество прохождения радиотелеграмм. При таком оснащении все средства связи должны, казалось бы, работать четко и бесперебойно. На самом деле все обстоит несколько иначе.

Во-первых, на 90 процентов объекты связи питаются от автономных разнотипных агрегатов электропитания. Кроме того, агрегатные не имеют в большинстве своем приспособленных помещений, а в ряде случаев агрегаты стоят под открытым небом. Исключительно плохо обстоит дело с агрегатными в Тазовском аэропорту. Из-за плохого состояния помещения и нехватки мотористов за прошлый год здесь выведено из строя 12 агрегатов питания.

В этой связи нужно упомянуть и об упразднении по инициативе командира Тюменского объединенного подразделения тов. Гарелкина и его заместителя тов. Наумова должности моториста-дизелиста и замене ее должностью тракториста-дизелиста. Такая «реорганизация» привела к выходу из строя еще до десятка агрегатов в некоторых аэропортах МВЛ.

Во-вторых, у связистов большие претензии к работникам материально-технического снабжения Тюменской авиагруппы. Из года в год заявки на радиозапчасти, поступающие из подразделений, не обеспечиваются. То же в отношении запчастей для ремонта дизелей и

других двигателей внутреннего сгорания. Не мешало бы в службе ОМТС авиагруппы подумать о выделении специального работника, ведающего радиооборудованием и запчастями к дизель-агрегатам.

В результате неудовлетворительного снабжения, например, мы испытываем в подразделениях резкую нехватку магнитофонной ленты. По нашим заявкам лента должна поступать 500-метровая с дисками, а нам поставляют 1000-метровую в рулонах. Лента есть, а работать нельзя.

Пора командованию авиагруппы, в том числе заместителю командира тов. Чернявскому, старшему инженеру по ОНС тов. Курегову, старшему инженеру ОМТС тов. Гервису, и другим командирам и руководителям принять меры по строительству агрегатных и снабжению службы связи в подразделениях необходимыми запчастями.

А. ФАДЕЕВ,
старший инженер
службы связи
Тюменской авиагруппы,
председатель поста
содействия
партгосконтролю.

«ПРАВИЛЬНАЯ ПОСТАНОВКА КОНТРОЛЯ И ПРОВЕРКИ ИСПОЛНЕНИЯ — ВАЖНЕЙШИЙ ЛЕНИНСКИЙ ПРИНЦИП ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАРТИИ, ВСЕГО ГОСУДАРСТВА, МОЩНОЕ СРЕДСТВО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПАРТИЙНОГО И ГОСУДАРСТВЕННОГО РУКОВОДСТВА, УКРЕПЛЕНИЯ СВЯЗИ ПАРТИИ С ТРУДЯЩИМИСЯ, ВОВЛЕЧЕНИЕ МАСС В УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ ОБЩЕСТВА».

Н. С. Хрущев.

С НЕДОСТАТКАМИ — НЕ ПО ПУТИ

«жектора» провели несколько рейдов. Они побывали в гараже, на складах, выяснили, как хранятся бортовые пайки, поинтересовались работой объектов связи.

Много хорошего увидели комсомольцы в ходе рейдов. За последнее время в подразделениях сделано немало, для того чтобы коллектив работал ритмично и качественно. Однако пришлось столкнуться и с такими вещами, о которых нельзя молчать.

Серьезные недостатки были вскрыты, например, в гараже. Захламленные рабочие места, разбросанный где попало инвентарь говорят о беспечности руководителей гаража.

Вряд ли можно назвать хорошими хозяевами и тех, кто отвечает за сохранность складского имущества. Помещение, где хранятся взрывоопасные вещества, находится в таком ветхом состоянии, что кладовщик просто-напросто боится туда заходить. Еще в январе 1963 года вопрос о ремонте этого склада ставился перед командованием подразделения, однако никаких действенных мер принято не было.

Крайне медленно решается вопрос о постройке навеса для хранения автотранспорта. Разве это порядок, если техника стоит под открытым небом?

При вскрытии ящиков с бортовыми пайками комсомольцы обнаружили, что мно-

гое из того, что хранится в них, пришло в негодность. Испорчено печенье, папиросы, разбиты стеклянные банки с консервами.

Побывали члены штаба и в технических комнатах, отделе перевозок. Здесь также от их взгляда не ускользнули отдельные упущения и недостатки. Тщательно проверив факты, активисты «Комсомольского прожектора» подробно информировали о них командование. Теперь боевая задача комсомольцев добиться принятия действенных мер по всем замечаниям.

М. АФАНАСЬЕВ,
начальник штаба
«Комсомольского
прожектора».



РАБОТАТЬ рентабельно, без брака — в этом видят свою главную задачу комсомольцы Курганского подразделения. Большие, ответственные задачи в связи с этим стоят перед активистами «Комсомольского прожектора». Его разящие, яркие лучи выводят на чистую воду нерадивых хозяйственников, бракоделов, лентяев. За последнее время члены штаба «Комсомольского про-



Плохо обстоят дела в Тюменской авиагруппе с хранением материальной части. Контейнера с двигателями, которые вы видите на снимке, наполовину занесены снегом. Покоятся они на земле, а не на постаменте, как положено. Нетрудно представить себе картину на случай, если начнется оттепель.

Впрочем, этим двигателям еще повезло. Если пройти немного в сторону, то вы можете обнаружить в сугробах моторы, единственным укрытием которых служит дырявый брезент.

Хочется спросить у командования, как долго еще оно будет испытывать дорогостоящее оборудование на морозостойчивость?

Дорогостоящая самодеятельность

На местном комитете управления, где рассматривался вопрос о недостатках в работе ОМТС, юриконсульт товарищ Могиленских, характеризуя положение дел в службе, обронил одно короткое, но выразительное слово: самодеятельность.

И действительно, как показала проверка, несмотря на значительное улучшение дела материально-технического снабжения в 1963 году, что сказалось на снижении простоев СМП, не изжиты еще весьма существенные недостатки. Более того, вскрыты факты, которые настораживают и явились исключительно результатом слабого контроля со стороны тт. Курда, Завгороднего и других инженеров ОМТС за деятельностью подчиненных. Иначе, чем можно объяснить систематическую недостачу дефицитных ламп у кладовщика Вагина. От проверки к проверке ночуют в актах отметки о недостающем имуществе с тенденцией к нарастанию, а мер строгих и

действенных не принимается. Наоборот. В ОМТС нашлись добренькие дяди, которые расценили недостающие лампы по оптовым ценам и занизили их стоимость почти вдвое (66 рублей вместо 118 рублей). И с взысканием этих денег не особенно торопятся.

О слабом руководстве службой ОМТС говорит и такой факт, что до сего времени здесь не организован товарищеский суд. Бытует еще в коллективе вредная тенденция прятать концы в воду. Когда один из грузчиков пытался похитить куртку, его чуть было не уволили по собственному желанию.

Недостаточная воспитательная работа с личным составом снабженцев сказывается на работе. В частности, простой самолетов ЛИ-2, а тем более ЯК-12 из-за отсутствия запасных частей нельзя объяснить ничем иным, как нерасторопностью работников ОМТС, так как все необходимое на складах имеется.

Документация ведется небрежно, все заявки подшиваются в одну папку.

Следует еще обратить внимание на одно обстоятельство. Се-

туя на то, что в ряде подразделений получают авиационную технику, мало пригодную в наших условиях эксплуатации (самолеты АН-2 в гидроварианте и т. д.), руководители ОМТС реагируют на такие явления не очень активно. Так, тов. Курд, узнав о засылке в одно из «сухопутных» подразделений самолетов в гидроварианте с комплектами поплавков, ограничился лишь тем, что устно доложил об этом начальнику управления и даже не поинтересовался, какие приняты меры.

И. ЩИПАЧЕВ,
председатель поста
содействия
партгосконтролю.
В. СИБИРЕВ,
член поста.

«С ВЫСОКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ»



Есть у нас еще Деляги, Что берут с собой на старт — В Янаул — Для меда фляги. И под рыбу — В Салехард. Возвращаются, Как видите, Потя в три ручья... — Показатели такие, Что в мешок вместить нельзя.

В письмах

Где обещанный инструмент?

Коллектив Челябинского аэропорта, в том числе работники ИАС, сознают важность задач, стоящих перед подразделением в новом, 1964 году, и стараются работать с полной отдачей. Но мы, работники ремуучастка ЛЭРМ, встретились с трудностями, которые собственными силами преодолеть невозможно. Я имею в виду отсутствие необходимой оснастки, инструмента. Зубило, молоток и дрель — вот наше снаряжение. Мы исписали много бумаги на

заявки. Все эти документы, видимо, аккуратно подшиваются где-нибудь в отделах материально-технического снабжения и толку никакого. Если и засылают кое-что, то инструменты оказываются малопригодными для нас. Прислали на склад МТО слесарные ножницы, которые годны для резки дюрала толщиной 0,5 мм. В результате лежат они на складе без движения. Или взять дрели, вес которых более 5 килограммов, тонкое сверло ломается под тяжестью дрели.

Хочется напомнить работникам ОМТС управления, что в течение всего прошлого года нам обещали прислать электроинструмент. Хотелось бы, чтобы обещания снабженцев выполнялись.

Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,
старший мастер
ремуучастка ЛЭРМ.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ.**

НС15272. Заказ № 1454.

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