

Раздумья над Тезисами

ТВОЕ МЕСТО В ЖИЗНИ

Работа июньского Пленума ЦК КПСС и утвержденные им Тезисы о 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции в коллективе Челябинского подразделения вызвали большой интерес и повысили трудовую активность авиаработников в соревновании за достойную встречу славного юбилея Советской власти. Партком и командование придали организованный характер изучению Тезисов, ознакомлению авиаторов с работой Пленума. Достигается это различными формами и методами. В подразделении прошли партийное и комсомольское собрания. На партсобрании с докладом выступил секретарь РК КПСС В. И. Багриневцев. Направленность в работе пропагандистов придали семинары секретарей парторганизаций, тема его: «Задачи по разъяснению решений июньского Пленума ЦК КПСС».

В июне при парткоме создана группа докладчиков, в которую вошли более 20 человек. Каждый из них должен был разработать материал по определенному разделу Тезисов ЦК КПСС. Партком на каждого докладчика открыл «лицевой лист», в котором записывается: когда, в какой службе и по какой теме был сделан доклад, учитывается и количество присутствующих. За прошедшее время для авиаработников прочитано более ста докладов, их прослушало около трех тысяч жителей поселка авиаторов. Наиболее активными пропагандистами по материалам Тезисов ЦК КПСС являются: секретарь парткома В. И. Беляй, выступивший тринадцать раз с докладами по вопросам «СССР — великая авиационная держава», «Об итогах июньского Пленума ЦК КПСС», «КПСС — руководящая и направляющая сила советского общества»; командир подразделения И. М. Осипов и другие.

Часто можно увидеть в службах начальника штаба В. В. Клинова. Несколько бесед провел секретарь парторганизации отдела перевозок Д. Н. Силонов. Тема доклада начальника ЛЭРМ Е. Б. Твердюкова — «Отношения дружбы и сотрудничества наций — мощный ускоритель социального прогресса». Ее разработка тов. Твердюкову была поручена парткомом с учетом того, что Евгений Борисович был в заграничной командировке и видел своими глазами влияние дружбы с Советским Союзом на социальный прогресс развивающихся стран.

В течение двух месяцев в парторганизациях летного коллектива, ЛЭРМ и аэропорта шла подготовка к теоретическим конференциям коммунистов: «Ленинская генеральная линия партии в борьбе за коммунизм». Конференции прошли 22 и 24 августа.

В период летнего времени в цеховых парторганизациях прошли партийные собрания, обсудившие вопрос, как выполняются повышенные социалистические обязательства в честь 50-летия Советской власти. 8 августа на расширенном заседании парткома обсуждался доклад командира подразделения И. М. Осипова «О мерах, обеспечивающих выполнение плана третьего квартала и сообразительств в честь юбилея».

С 1 августа в Челябинске работает выставка достижений народного хозяйства области за 50 лет Советской власти. Участником ее является и наше подразделение. Посетители выставки увидят, как от первого агитполета в 1925 году авиация превратилась в неотъемлемую часть народного хозяйства области. Здесь же рассказывается о первых рейсовых полетах из Свердловска в аэропорты Южного Урала — Челябинск и Магнитогорск в 1930 году и о большой аэрофикации области, имеющей воздушное сообщение со многими областями Советского Союза.

Приближается праздник 50-летия Советской власти. Каждый прожитый день — это новые трудовые свершения коллектива в честь предстоящего юбилея. Тезисы ЦК КПСС о 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции помогают авиаработникам лучше понять историю пройденных лет и свое место в выполнении пятилетки — составной части строительства коммунизма в СССР.

А. ВЛАСОВ, зам. командира по политчасти
Челябинского подразделения.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

VI пленума ЦК профсоюза авиаработников

г. Москва от 28 июля 1967 г.

О созыве XIII съезда профсоюза авиаработников

1. В соответствии с Уставом профсоюзов СССР и с истечением сроков полномочий Центрального комитета профсоюза созвать очередной XIII съезд профсоюза авиаработников 26—27 декабря 1967 года.

2. Утвердить следующий порядок работы съезда:
Отчет о работе Центрального комитета профсоюза.
Отчет ревизионной комиссии ЦК профсоюза.
Выборы Центрального комитета профсоюза.
Выборы ревизионной комиссии.

Республиканским, территориальным, групповым, заводским и местным комитетам профсоюза развернуть работу на местах по подготовке к съезду.

В. МИШИНКИН,
председатель ЦК профсоюза авиаработников.

Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 46 (1633).

ПОНЕДЕЛЬНИК,
11 СЕНТЯБРЯ 1967 г.

Год издания
XXVI

Идет подготовка к осенне-зимней навигации



Наступило время, когда весь личный состав подразделений нашего управления должен вплотную подойти к вопросу подготовки к осенне-зимней навигации 1967—1968 гг.

В юбилейном году эта кампания должна проводиться под лозунгом высокой ответственности, оперативности.

От того как мы подготовимся к навигации, зависит не только ход выполнения производственного плана, но и четкая безаварийная работа подразделений.

Недавно наш корреспондент встретился с командиром Ижевского авиаподразделения С. П. Дегтевым и попросил ответить на ряд вопросов, связанных с подготовкой к осенне-зимней навигации.

— С какого времени началась подготовка к навигации?

— Еще в июле мы разработали конкретные планы работы всех служб и отделов в период перехода на осенне-зимние условия эксплуатации авиационной техники. Многие разделы планов в настоящее время уже выполнены. Есть все основания заявить, что к переходу мы подготовимся раньше срока.

— Какая подготовительная работа проводится сейчас в летном коллективе?

— С командно-летным составом мы запланировали семинар на тему «Анализ летных происшествий и предпосылок к ним в осенне-зимний период за последние три года». Это мероприятие частично выполнено.

Проведено повторное изучение приказа № 40 — 1967 г., циркуляров № 71/И от 12/IX 1966 г. и № 20/И от 6/III 1967 г. о последовательности действий экипажа при плохой погоде.

Занятия по определению высоты принятия решения, проверке в экипажах знаний инструкций по взаимодействию проведены в августе.

Занятия летного состава на тренажере играют большую роль в этот подготовительный период, поэтому мы ежедневно стараемся проводить тренировки, устраняя при этом все ошибки как в пилотировании, так и в эксплуатации техники.

Весь летный состав нашего подразделения готовится к летно-технической конференции, которая состоится в октябре.

— Чем отличается подготовка к осенне-зимней навигации нынешнего года от прошлых лет?

— Прежде всего — это навигация юбилейного года, и мы стремимся провести ее как можно лучше. Подготовка ведется как теоретически, так и практически.

В каждой службе, реммастерских проводятся семинары, принимаются зачеты на допуск к осенне-зимней навигации.

В прошлом году часто выходил из строя ночной старт. В этом году служба движения и непосредственно инженер Р. М. Поскребышев про-

изводят капитальное вмонтирование электросистемы, предназначенной для ночных полетов.

Для автоматического отсчета видимости устанавливается новый СКП и прибор-автомат «Фиорд».

У нас уже завезен в достаточном количестве песок, получена тепловая машина для снятия льда на ВПП.

— Как готовятся к навигации аэропорты местных воздушных линий?

— У нас проводится смотр-конкурс на лучший аэропорт МВЛ по подготовке к осенне-зимней навигации.

В сентябре будут проведены сборы начальников аэропортов с повесткой: «Подготовка аэропортов МВЛ и особенности руководства взлета и посадки самолетов в осенне-зимний период».

— Какие службы и коллективы идут впереди по подготовке к этому ответственному периоду эксплуатации авиатехники?

— Впереди как по работе, так и по подготовке к осенне-зимней навигации идет летный коллектив, которым командует коммунист И. Н. Никитенко. Успешно готовятся к зиме ремонтники (начальник Ю. И. Нагорных), отдел перевозок (нач. Ф. А. Клюкин) и ряд других служб.

СЕГОДНЯ
В НОМЕРЕ

ЗНАКОМЬТЕСЬ:

пилот
Кононенко

КАК ДЕЛА НА МВЛ?

СУД ЧЕСТИ

ВПЕРЕДИ ПЕРМСКИЕ АВИАТОРЫ

Августовские дни были одни из самых напряженных для авиаработников. Второй месяц третьего квартала уральцы заканчивают с хорошими результатами. План перевыполнен по всем экономическим показателям, по пассажирообороту — на 103,6, участковому тонно-километражу — на 103,8 процента.

Уральскими авиаторами перевезено более 830 тонн почты и 5840 тонн груза. Воздушные корабли доставили в различные города страны 342048 пассажиров.

Славно потрудились в августе работники Пермского подразделения. От них не отстают уктусцы, челябинцы и магнитогорцы.

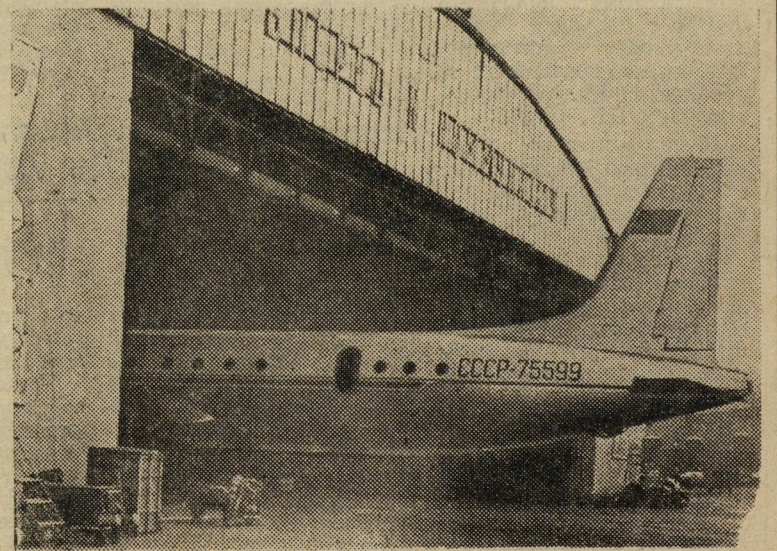
Флаг поднят

В ангаре инженерно-авиационной службы первого Свердловского подразделения бросается в глаза красочный стенд высотой более трех метров, увенчанный алым флагом.

Внизу надпись: «Флаг поднят в честь...» — и далее указывается номер смены или цеха — победителей социалистического соревнования. Скоро рядом повисит и Доска почета лучших производственников технической службы.

Стенд, посвященный 50-летию Октября, выполнен по эскизам, представленным ТЭБ. В его создании приняли участие Г. Н. Осолков, А. Ф. Гасимов, С. А. Сенцов, В. М. Муратов.

А. ГОСТЮХИН,
начальник
четвертого цеха.



НА СНИМКЕ: ворота ремонтных мастерских Кольцовского аэропорта. Материал секретаря партбюро Н. Усотова о работе парторганизации этой службы читайте на второй странице.

ГЛАВНОЕ — Безопасность полетов.

Из самого уклада нашей советской жизни вытекает тот факт, что любой коллектив возглавляют и ведут у нас коммунисты. И чем больше предприятие или подразделение, тем острее ощущается здесь роль членов партии. Это хорошо видно на примере нашего Кольцовского авиаколлектива.

Еще несколько лет назад мы ощущали большие затруднения в переходный этап осенне-зимней навигации. Сейчас этого не наблюдается. И прежде всего благодаря тому, что в этом важном деле возросла ответственность партийного актива летного подразделения, резко улучшилась ра-

РОСТКИ НОВОГО

бота и профсоюзной организации.

Так, в этом году мы стали больше внимания уделять психологической подготовке летного состава. Если, например, пилот или другой специалист продолжительное время не встречается с командирами, что особенно часто бывает в напряженные летние месяцы, и получает в день рождения или другого юбилея спаренный выходной, поздравительную открытку или подарок, то ему, без сомне-

ния, приятно ощущать эту заботу и внимание.

На ИЛ-18 работает пять человек, не считая стюардесс. Одного человека налет часов интересует, а другого нет. Возникают конфликты. Здесь на помощь должны прийти командиры и коммунисты. Необходимо сделать так, чтобы хотя за квартал у всех экипажей получалось одинаковое число налета часов. Каждый член летного коллектива должен знать, что за год

он налетает столько же, сколько и его товарищи.

Повседневное, внимательное и справедливое отношение ко всем работникам позволяет и строго спрашивать за нарушения, повышает требовательность и

мы слушать несколько раз, а другие, может быть, самые важные, пропустить, то сейчас в штабе вывешены графики изучения наиболее важных тем, а вместе с этим урегулирован вопрос об индивидуальной отчетности членов нашего коллектива. Ведь пользуясь графиками, командиры имеют возможность каждый день при составлении наряда планировать так, чтобы охват занятиями оказался максимальным.

Было выявлено, что некоторые пилоты недостаточно знают матчасть, это в тех экипажах, где командиры кораблей не ведут должного контроля.

В заключение теоретической подготовки мы подобрали темы для розыгрыша полета самолетов ИЛ-18, АН-12 и АН-24 в отдельности.

Сначала разъяснили причину и суть особого случая, а затем добивались почти автоматических действий по устранению его.

Ответы членов экипажей фиксировались по списку. Правильные и полные ответы оценивались положительными оценками, а те, кто был слабо подготовлен, проходили дополнительный курс обучения по экипажно.

Таковы наши новые планы и действия по подготовке и проведению осенне-зимней навигации 1967/68 г., которые непременно будут способствовать обеспечению безопасности полетов в Кольцовском авиаподразделении.

А. ПАНЧЕНКО,
зам. командира
летного
подразделения.



Шесть лет работает в отделе перевозок Ижевского аэропорта Людмила Ильинична Мяникова. Работая заведующей складом, она активно участвует в общественной жизни, борется за звание ударника коммунистического труда.

Снимок
А. Крушинского.

Тебе, Октябрь 50-й

Под таким девизом проходит в Кировском подразделении фотоконкурс, итоги которого будут подведены к юбилею нашей Родины.

Уже первые снимки, представленные членами жюри, говорят о том, что в коллективе авиаторов немало искусных мастеров, которые неплохо владеют фотокамерой.

ПО ЛЕНИНСКИМ МЕСТАМ

1 сентября из Свердловска отбыл поезд «Свердловский пропагандист». По решению бюро обкома КПСС лучшие лекторы, политинформаторы, пропагандисты Свердловской области побывают в дорогах сердца каждого советского человека Ленинских местах — Казани, Ульяновске, Москве и Ленинграде.

Среди пассажиров этого поезда — старший инженер ТКБ ЛЭРМ первого Свердловского подразделения В. Н. Казанцев. Владимир Николаевич один из опытных пропагандистов аэропорта Кольцово. В этом году он вновь будет вести в ЛЭРМ школу основ марксизма-ленинизма.

Н. НИКОЛАЕВ.



Как хорошего общественника и инициатора всех добрых дел в партийной организации знают авиаторы Кировского подразделения коммуниста Алексея Дмитриевича Карандина.

Алексей Дмитриевич участник художественной самодеятельности, активный агитатор, внештатный распространитель периодической местной и союзной печати. Много сил вкладывает А. Д. Карандин в дело развития в подразделении Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Он один из первых в коллективе кировских авиаторов заслужил почетное звание ударника коммунистического труда.

Алексей Дмитриевич освоил ряд смежных профессий и теперь может работать диспетчером КДП или АДП.

Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Труд дисциплиной крепок

НАРУШИТЕЛЕЙ — К ОТВЕТУ

«Партийному бюро и цеховым партийным организациям, партгруппам не оставлять ни одного случая брака и задержек самолетов по вине личного состава без обсуждения общественностью...»

(Из решения партбюро коллектива инженерно-авиационной службы 1-го Свердловского подразделения).

Еще за месяц до опубликования в печати постановления ЦК КПСС по Тульской области в ЛЭРМ 1-го Свердловского подразделения было проведено открытое партийное собрание «Укрепление дисциплины — залог безопасности».

Постановка вопроса о дисциплине на производстве и в быту стала в то время насущной проблемой, поэтому коллектив ЛЭРМ с большим удовлетворением воспринял материалы вышедшего в декабре 1966 года постановления ЦК КПСС.

К нарушителям стали применяться жесткие меры как морального, так и материального воздействия.

Так, механик оперативной смены по обслуживанию самолетов ТУ-104 Кубанко явился однажды на работу в нетрезвом виде. После разбора на цехоме он был переведен из перронной бригады в производственно-диспетчерский отдел с соответственным понижением в должности и уменьшением (примерно в 2 раза) оклада.

Или другой пример, на этот раз коллективного упущения, которое в итоге привело к поломке на

земле самолета ИЛ-18 № 75538. При обслуживании самолета работниками 1 цеха за работой бригады наблюдали начальник цеха и сменный инженер. Однако коллективными усилиями работники ЛЭРМ «забыли» убрать стремянку. В результате при запуске двигателя был поврежден винт и обшивка корабля.

В этом случае наказание понесли все участники «устранения дефекта» — от начальника цеха М. К. Шевеленко до техника, которого перевели в стажеры.

После выхода в свет постановления ЦК КПСС по Тульской области у нас стали систематическими отчеты начальников цехов, смен и отделов о воспитательной работе в коллективах. Руководители цехов и комсомольских групп заслушиваются на бюро или цехоме ежемесячно.

Особую тревогу и быстрые контрмеры вызывают нарушения со стороны

коммунистов. Памятен случай, происшедший с техником-бригадиром Мезенцевым. Он пришел пьяным на работу и был отстранен начальником смены от выполнения производственного задания.

После разбора персонального дела Мезенцева на партбюро и партийном собрании ему вынесли выговор и перевели на работу из бригады техников по обслуживанию АН-24 в ПДО. Видимо, Мезенцев осознал свою вину. Сейчас он работает добросовестно, без замечаний.

С переходом на работу в условиях осенне-зимней навигации повысятся требования к личному составу инженерно-авиационной службы по надежному обслуживанию и ремонту СМП. Трудовая дисциплина — важное условие в повышении производительности, работа без нарушений — залог безопасности.

Н. УСТЮГОВ.

По Аэрофлоту

В сложной обстановке

Это случилось в одном из районов Харьковской области. Пилот Валентин Ткаченко на самолете ЯК-12 выполнял авиационную работу. После набора высоты 50 метров стал разворачиваться в сторону аэродрома. И вдруг пилот почувствовал глухой удар в лобовое стекло кабины. В лицо посыпались осколки стекла, сильный сквозняк заставил закрыть глаза. Простерев лицо рукой, пилот увидел,

что оно в крови. А на коленах у него лежал мертвый коршун.

Валентин Ткаченко начал приспосабливаться к управлению самолетом в этих условиях.

За грамотные и умелые действия в полете при столкновении самолета с птицей командир подразделения награжден пилота В. П. Ткаченко именными часами.

(«Крылья Украины»).

Требуется помощь? ЗВОНИТЕ: 5-90

Набрав этот номер телефона, вы попадете в штаб международной дружины первого Свердловского подразделения. Ежедневно, кроме понедельника, здесь должен дежурить представитель одной из служб подразделения.

Обидно приставлять «должен» вместо простого «дежурит». Но, может быть, отсутствие дежурных объясняется нехваткой членов народной дружины? Ничуть не бывало. По спискам их 274 человека.

В положении о добровольных народных дружинах РСФСР по охране общественного порядка сказано: «Народные дружины... проводят свою работу в контакте с общественными организациями и административными органами».

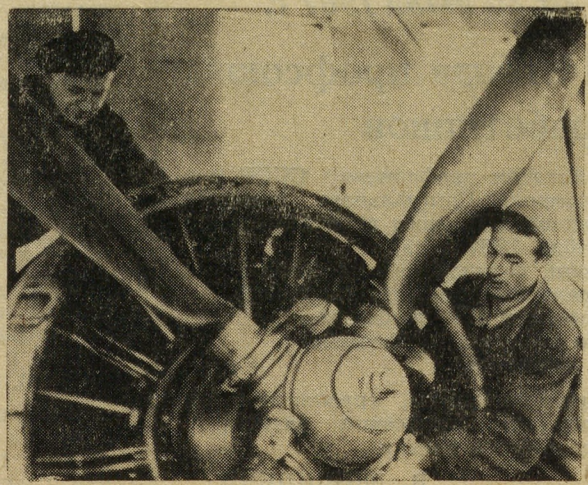
Вот как раз последнее нам подчас и не хватает. Неподготовленными срывают дежурство работники БАО (начальник службы А. И. Титов) и службы перевозок (начальник А. Д. Кинев).

Например, 26 августа должна была дежурить смена В. Цеханович (отдел перевозок). В журнале отмечены все двенадцать дружинников. А в действительности на дежурство вышли трое.

Если добавить к этому, что дело было в субботний вечер, в клубе — танцы, а тройка «смельчаков» состояла из дружинниц, то комментарии становятся излишними...

Я умышленно говорю только о недостатках, которые мешают нормально работать народной дружине нашего подразделения. Их можно легко устранить, если за дело возьмутся руководители служб. Необходимо, чтобы последний приказ командира первого Свердловского подразделения об улучшении работы народной дружины быстро воплотился в жизнь.

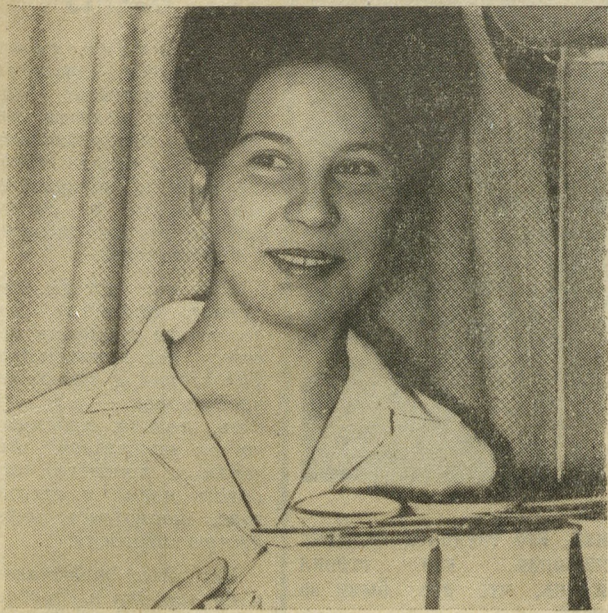
В. КОЕЧИН,
начальник штаба
народной дружины.



Долгое время Александр Михайлович Макаров работал мотористом в ремонтных мастерских Ижевского аэропорта. Сейчас он овладевает специальностью авиамеханика. В этом ему помогают авиатехник Геннадий Николаевич Тюпин и другие товарищи.

На снимке: А. М. Макаров и Г. Н. Тюпин за выполнением регламентных работ.

Снимок
А. Крушинского.



В работе стюардессы Кольцовского аэропорта комсомолки Галины Ключевой есть хорошая черта: в любых обстоятельствах она вежлива и внимательна с пассажирами. Всегда довольно ее обслуживанием воздушные путешественники.

Снимок А. КРУШИНСКОГО.

Проверяю ход

соцсоревнования

ПЛАНЫ И ИТОГИ

У советских людей есть хорошая традиция: достигнуть определенных результатов в труде, пересмотреть обязательства, трезво взвесить, что дополнительно можно дать производству. Особенно ярко она проявилась сейчас, когда страна стоит на пороге юбилея.

Подводя итоги социалистического соревнования за полугодие, работники службы перевозок Магнитогорского подразделения взяли повышенные обязательства. Так, план первой декады ноября по перевозке пассажиров, почты, груза коллектив решил выполнить на три дня раньше срока.

Хорошие подарки Октябрю готовят и другие службы подразделения. Об этом говорит выполнение социалистических обязательств авиаработниками Магнитогорска. Производственный план за семь месяцев выполнен по основным экономическим показателям, по пассажирообороту — на 137 процентов, по приведенным часам — на 119. Себестоимость 10 тонно-километров снижена на пять процентов вместо двух по обязательствам, приведенного часа — на 1 руб. 10 коп. Подразделение получило прибыли 59,2 тысячи рублей вместо 30 тыс. Производительность труда повышена на 9 процентов против двух, предусмотренных сообязательством.

За год дополнительно авиаторы обязались перевезти две-три тысячи пассажиров, за это время их перевезено в пять раз больше — 15 760.

Авиаторы добились выполнения производственного плана без летных происшествий и предпосылок к ним. За семь месяцев производительность полетов на ЛИ-2 составила 113 и на АН-2 — 105,5 процента.

Высокое качество работы подразделения характеризуется не только

соблюдением безопасности полетов. Не менее важен и другой показатель — регулярность. Она составила 93 процента. Это выше взятых обязательств.

Подведение итогов — не только смотр достижений коллектива, но и учет просчетов, которые необходимо преодолеть. За семь месяцев в Магнитогорском подразделении поощрены 143 авиа работника, нозыскания, которые получила некоторая часть работников порта, свидетельствуют о том, что партийная организация еще недостаточно уделяет внимания вопросам дисциплины.

Не может не вызвать беспокойства систематическое невыполнение обязательств по исправности СМП. В социалистических обязательствах указана нереальная цифра. Цех технического обслуживания переоценил свои возможности. Трудно добиться исправности СМП на 5 процентов выше норматива, если каждый месяц она ниже плановой.

Не нашли отражения в социалистических обязательствах вопросы рационализаторской работы. В подразделении никто не руководит творчеством новаторов производства, здесь до сих пор не создан бриз. За семь месяцев не внедрено в производство ни одного рационализаторского предложения.

Под угрозой срыва ввод пусковых объектов, план выполнен меньше чем наполовину.

Очень слабо в Магнитогорском аэропорту ведется работа по наглядной агитации, не установлен повседневный контроль за ходом социалистического соревнования.

Вскрытые новые резервы и устранение недостатков помогут коллективу достойно встретить праздник Октября.

ДОВОРО ПОЖАЛОВАТЬ НА МВЛ

Сентябрь определяет победителя, подводит итог смотр-конкурсу на лучший аэропорт МВЛ, посвященному 50-летию Октября. Какие же качественные изменения произошли в аэропортах, вступивших в соревнование, как их коллективы отстаивают право на звание лучших?

Впечатления, полученные членами комиссии, побывавшими в аэропортах МВЛ области, различны. Условно аэропорты можно разделить на две группы. К первой, довольно немногочисленной, относятся такие, в которых дальнейшее ознакомления с условиями конкурса дело не пошло или разработаны мероприятия и положены под сукно. За цифрами плана упустили не менее существенное. Цель смотра — повысить культуру обслуживания пассажиров, приблизить ее к союзным линиям. Но о пассажире как раз и забыли в этих аэропортах.

Нырб — одна из крупных северных точек. И если учесть, что авиация — основной вид транспорта, связывающий поселок с другими населенными пунктами области, то понятно, что помещение аэровокзала здесь никогда непустует. Само здание тесновато и не отвечает возросшим потребностям аэропорта. Вероятно, поэтому его работники все надежды возлагают на новый аэровокзал, считают, что там они наведут настоящий порядок. А пока на то, что есть, закрывают глаза. Хотя по культуре обслуживания и в этих условиях можно многое сделать, было бы желание.

Больших усилий не составит поставить около здания скамейки, чтобы

пассажиры не тратили время в поисках места отдыха, проложить тротуары. А они очень нужны. Если в солнечный день ноги утопают в пыли, то каково воздушным путешественникам приходится в ненастье!? Территория аэропорта настолько захламлена, что потребуется не один день, чтобы навести порядок.

Пассажиры виноваты, — сетует начальник аэропорта Г. Чепурной, — мусор бросают где попало. С грязью не церемонятся, а чистота сама заставит найти урны, которых, кстати, нет.

Открывать комнату для пассажиров с детьми или не открывать — вопрос, не вызывающий противоречий. Но начальника аэропорта Кудева тов. Королева он поставил в тупик. Его можно было бы понять, если бы не было помещения, так ведь есть комната. Загвоздка в том, что оборудование комнаты для пассажиров с детьми — это новое беспокойство, хлопоты.

Все рекорды по запущенности территории побил порт Большая Уса (начальник тов. Михайлов). Нарушение правил перевозок вошло в систему. Пассажирам, сдающим багаж в камеру хранения, квитанции, как правило, не выдаются. К тому же его хранение оставляет желать лучшего, вещи беспорядочно разбросаны на полу, сделать специальные полки никак не соберутся.

Но основная мысль, какую преследовал смотр-конкурс, достигнута.

Большое внимание уделяется благоустройству аэропортов. Асфальтированные дорожки, цветы, небольшие скверы становятся не редкостью, а необходимой принадлежностью аэропортов МВЛ.

Заметные сдвиги наметились в Соликамске. Здесь ведутся работы по асфальтированию перрона, решена проблема доставки пассажиров, между городом и аэровокзалом регулярно курсируют маршрутные такси.

Смело могут претендовать на призовые места в соревновании Чайковский и Красновишерск (начальники тт. Клячин и Ильных). Аэропорт — ворота города, что, к сожалению, не всегда бывает, и пассажиры судят о городе по впечатлениям, которые они уносят с аэровокзала. При знакомстве с городом они могут измениться, подчас противоположно первым. У прилетевших в Чайковский и Красновишерск резкой смены впечатлений не бывает, и это происходит без участия работников аэропортов. Отношение людей к своему делу сказывается в большом и малом, оно в чистоте помещений, в посаженных молодых деревьях с негустой трепетной кроной и в доброжелательном, спокойном ответе кассира.

С недостатков, с которыми столкнулись члены комиссии в ряде аэропортов области, пришлось начать не случайно. За время подготовки к конкурсу, посвященному юбилею, многое изменилось к лучшему в аэропортах МВЛ, поэтому стали более заметны изъяны в их работе. Они могут быть устранены в течение нескольких дней, без больших затрат.

Нужно стремиться к тому, чтобы наше «Добро пожаловать!», обращенное к пассажирам, было по-настоящему добрым во всех отношениях.

Т. МАРУК,
начальник
отдела
перевозок
Пермского
подразделения.

НА ПОМОЩЬ КОЛХОЗНИКАМ

С июля группа авиаторов первого и второго Свердловских подразделений выехала в колхозы Свердловской области. Они помогают труженникам села в уборке урожая.

Сейчас вторая смена 1-го Свердловского подразделения трудится в совхозе «Колчеданский» Каменск - Уральский района, а уктусские авиаторы работают на полях Таборинского района.

Выписывайте,

читайте

И ДРУГ,
И СОВЕТЧИК

В промышленности, на транспорте, в сельском хозяйстве немало предприятий, где проблемы охраны труда решаются за счет внутренних резервов четко и, продуктивно, по плану. Помочь обобщить передовой производственный опыт лучших коллективов, работающих без травматизма, аварий, несчастных случаев, — эти и многие другие задачи призван решать журнал ВЦСПС «Охрана труда и социальное страхование». Он рассчитан на самый широкий круг читателей, специалистов, общественников, рабочих и служащих, кто по долгу службы или по велению сердца, в общественном порядке повседневно занимается организацией производственного социального страхования.

Журнал дает советы по режиму труда и отдыха работников различных профессий; печатает юридические консультации о порядке приема на работу и увольнения, о предоставлении отпусков, оплате больничных листов, льготах по вредности условий труда, порядке назначения пенсий, пособий. В консультациях заметное место отводится практике применения положения о расследовании и учете несчастных случаев на производстве.

Журнал ВЦСПС «Охрана труда и социальное страхование» — друг всех, кому близки вопросы безопасной работы на производстве, всех, кто борется за здоровые условия труда и отдыха.

ЗНАНИЯ И ОПЫТ

ЛЮДЯМ

В подразделении Вадим работает четвертый год. За это время он показал себя способным и знающим специалистом.

Нам, окончившим училища позднее его, часто приходится обращаться к нему за советом. И на каждый вопрос Вадим старается ответить как можно обстоятельнее, доходчивее. Свободное время он отдает радиолюбительству.

Сейчас В. Поздеев, как и все работники службы связи, готовится к осенне-зимней навигации. Здесь-то с особой силой и проявились его опыт и знания.

Он сам участвовал в работах по перекоммутации управления УКВ пеленгаторами. Это позволило обеспечить быстрое их переключение с пульта диспетчера службы движения и надежную работу основного и резервного пеленгатора при эксплуатации.

Он активно участвует

в проведении регламентных профилактических работ объектов службы связи и радионавигации.

Б. СИМБИРКИН.

О ЛЮДЯХ ХОРОШИХ

БОЛЕЕ ГОДА РАБОТАЕТ В ИЖЕВСКОМ АЭРОПОРТУ КОМСОМОЛКА ВЕРА МЕЛЬНИКОВА. РАБОТАЯ В ОТДЕЛЕ ПЕРЕВОЗОК, ОНА ЧАСТО ВЫПОЛНЯЕТ ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОЙ ПО ВСТРЕЧЕ И ПОСАДКЕ, ДЕЖУРНОЙ ПО РЕГИСТРАЦИИ.

СЕЙЧАС ВЕРА РАБОТАЕТ В СПРАВОЧНОМ БЮРО. НО В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ОНА ГОТОВА ЗАМЕНИТЬ ТОВАРИЩЕЙ ПО РАБОТЕ.



КАЖДЫЙ день юбилейного года приносит все новые и новые вести о трудовых успехах авиаторов Урала. Стараясь достойно встретить 50-летний юбилей Великого Октября и внести вклад в общенародное дело, работники Пермского подразделения гражданской авиации организовали социалистическое соревнование.

В соревнование включились все службы аэропорта, в том числе и коллектив связистов. В итоге за второй квартал мы получили Почетную грамоту за второе место.

Свою весомую лепту в общий успех службы внесли инженер КДП, выпускник Омского авиационного училища Вадим Поздеев.

Первый летчик Урала

Медленно загоралась золотистая заря на востоке. Гасли звезды. Серой пеленой клубился туман над небольшим аэродромом. Возле нескольких самолетов копошились авиамеханики.

Взобравшись в неудобную кабину «Фокера Ц4», Федор Кононенко, сын рабочего из города Бердянска, мобилизованный белыми в конце 1917 года в действующую армию, запустил мотор. Машина работала нормально. Руками пояснил помощнику:

— Убери тормозные колодки! Подрулю ближе к ангару.

Газ. И кургузый биплан оторвался от взлетной полосы. Покачиваясь с одного крыла на другое, то снижаясь, то резко карабкаясь вверх, самолет, как подраненная птица, полетел на восток.

Федор впервые совершал самостоятельный полет. До этого ему только приходилось видеть, как действовали рычагами управления белогвардейские офицеры-летчики: взлетали, садились. Взлететь — взлетел. А вот как посадить? Куда лечу? Где нахожусь? — десятки вопросов задавал себе в эти минуты новоиспеченный летчик.

«Нет худа без добра», — повторил про себя Федор слова, сказанные несколько недель назад отцом, когда тот узнал, что сын, не прослужив в отряде белых и месяца, сбегал домой.

За дезертирство белые крепко избивали юношу. Пригрозили и послали служить в авиацию. И вот опять... Кашлянув, сердито вздрогнув, мотор остановился. Кончилось горючее. Оставалось одно: планировать. Вот и большое поле. Чистое. Лес далеко. Впереди дома.

Секунда, и стукнувшись раз, другой, третий колесами о землю, «Фокер», пробежав несколько десятков метров, замер возле крайнего дома.

К самолету подбежали красноармейцы. Арестовали Федора. И только после проверки поверили Федору: он не белогвардейский офицер-летчик, а всего лишь моторист.

Шел 1918 год. Ветер революции врывается в города и села России, сметая буржуазные порядки.

Готовилось к трудной схватке молодое Советское государство. Формировались красные отряды, организовывались курсы красных командиров, открывались военные школы.

В Гатчинскую летную школу на учебу попал и Федор Николаевич Кононенко. Через некоторое время он стал квалифицированным пилотом. И сразу же был отправлен на фронт.

Боевым орденом Красного Знамени отмечены заслуги Ф. Н. Кононенко в гражданской войне.

...Примерно лет через десять после окончания

гражданской войны в помощь «Добролету», объединяющему гражданский флот, выделили по указанию начальника Военно-Воздушных сил РККА П. И. Баранова 18-ю особую разведывательную авиаэскадрилью под командованием Степана Герасимовича Пичугова. Было решено прежде всего освоить самую большую воздушную трассу — из Москвы на восток страны. С именем этой эскадрильи связано открытие первой воздушной линии у нас на Урале — 25 июля 1929 года.

И первопроходцем этой трассы был Федор Николаевич Кононенко — он первым приземлился на раскисшем Уктусском аэродроме.

Память тех лет жива. Бывший первооткрыватель Ф. Н. Кононенко перебирает старые фотографии, перечитывает письма своих друзей и те, что посылают домой.

«...Состояние и оснащение Уктусского аэропорта были плохими, и, чтобы произвести посадку и взлет, требовалась высокая летная подготовка, виртуозность, граничащая с акробатикой».

«...Первыми летчиками, осваивающими линию Свердловск—Челябинск — Магнитка на самолете Ю-13, были мои друзья Петр Скориков, Иван Скориходов, Дмитрий Дьяков».

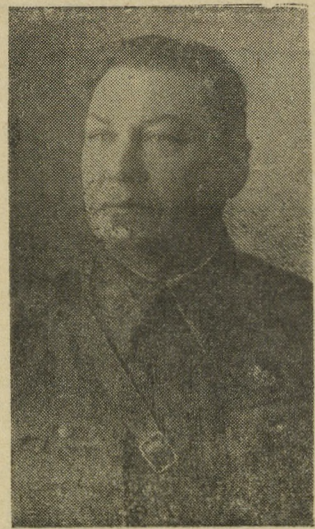
«...Первыми пилотами, прилетевшими из Омска в

Свердловск за почтой, были Родион Полещук и Антон Лункевич».

«...1930 год. В Свердловск прилетели прославленные летчики М. С. Бабушкин и Ф. Е. Болотов, которые выступили перед широкой аудиторией с рассказами о своих полетах, о развитии советской авиации».

«...Построили двухэтажное деревянное здание Уктусского аэропорта. Это уже успех. Комнату отдыха летчиков оснастили детекторным приемником с наушниками...»

...Это факты. Это история. Люди своими руками творили ее и верили в крылатое будущее Родины. Они знали, что когда-нибудь, через много лет, здесь все будет по-иному. Здесь вырастут дома из стекла и стали, они будут стоять среди чудесных цветников и в них будут жить и трудиться красивые люди. Придут эти люди в музей с фотографиями и макетами уже умерших домов, машин. Захотят узнать, кто жил и работал в этих до-



мах, кто трудился на этих машинах, кто строил жизнь, что это были за люди.

И вполне возможно, что одним из макетов будет двухэтажный домик на окраине бывшей Цыганской слободы Свердловска, а рядом, на зеленом неровном поле, — неуклюжие летательные аппараты. Здесь же увидят посетители и фотографии первооткрывателей пятого океана Урала: летчиков Ф. Н. Кононенко, С. Г. Пичугова, П. Г. Скорикова, И. М. Скориходова и многих других.

А. КРУШИНСКИЙ.
На снимке: Ф. Н. Кононенко (1929 год).

НИЧЕГО НЕ ВИЖУ...

В профилактории Кольцовского аэропорта отлично встретят экипаж, к их услугам хорошо оборудованные комнаты и нельзя пожаловаться на обслуживающие. Но вот о досуге летного состава здесь не побеспокоились.

Если вы хотите послушать последние известия, не трудитесь обходить все комнаты профилактория в поиске репродукторов — их нет. Есть, правда, приемник, но он неисправен. Вечером не придется скротать время у телевизора, посмотреть интересную передачу.

Нет дела работникам и до порядка в спортивном зале. Заглядывают пилоты сюда часто, около теннисного и бильярдных столов и уходят с чем. Играть-то, по существу, нечем, нет теннисных шариков и кия, пришли в негодность и требуют замены ракетки. Весь спортзал к тому же заставлен раскладушками.

В. МАНАДОВ,
бортмеханик
6 летнего
подразделения
Западно-Сибирского
управления.

По страницам Стенных Газет

ШАБЛОН — ВРАГ

Стало плохой традицией делать стенгазеты по трафарету, на «три колонки»: передовая, переписанная из календаря; вторая передовая, тоже переписанная откуда-нибудь, но с элементами местной информации и, наконец, последняя, третья колонка, исключительно местная, где называются фамилии тех, «кто хорошо потрудился за прошедший месяц»... Это — шаблон.

Если просмотреть последние номера ежемесячной стенной газеты инженерно-авиационной службы первого Свердловского подразделения «За качество», то замечаешь желание редколлегии с каждым номером увеличивать количество заметок.

Когда в газете отсутствует дубль-передовица, а ее место занимает статья товарища по работе или сатирическая карикатура, то газета, как правило, читабельна, привлекает внимание обилием заголовков и рисунков.

Несколько слов о материалах, которые помещаются на страницах газеты «За качество» 15 февраля 1967 г. В номере три больших материала: «Наши итоги», «Соревнование бригад — ключ к повышению качества технического обслуживания», «За

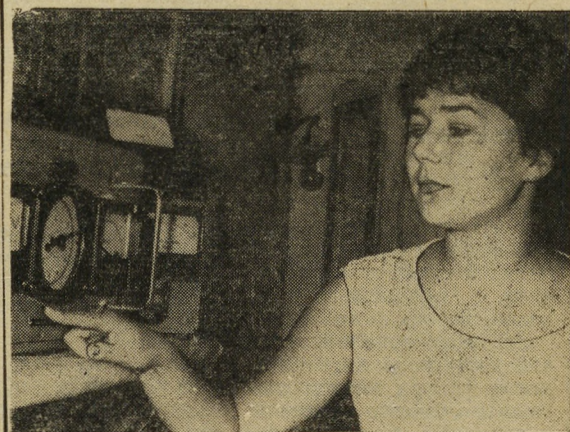
творческий подход к труду!». Особенно интересен последний материал, автор которого, главный инженер ЛЭРМ Ю. П. Солодков. Юрий Петрович призывает в своей статье развивать творческую инициативу. «Слово «инженер», как известно, означает изобретающий, думающий», — пишет он. И далее приводит интересный пример-сравнение: «Если рационализаторской работой в ЛЭРМе занимается только каждый десятый, то на гиганте Уралмашзавода — каждый шестой».

«Честь, совесть и разум нашей эпохи» — под такой газетной шапкой вышел в свет очередной номер «За

качество», который посвящался 50-летию Советского государства, вождем Страны Советов В. И. Ленину.

Вызывает удивление, как одна и та же редколлегия может выпустить номер-красавец (например, посвященный Дню авиации) и номер-урод. К числу последних относится мартовская газета, посвященная Дню 8 Марта. Зачем в спешке выпускать газету-здоровление, когда заранее знаешь, что получается она плохо, оскорбительно для тех, кого поздравляешь? Не надо забывать, что газета делается не для членов редколлегии, а для читателя.

В. ГУРИН.



Много молодых специалистов трудится в службе АМСГ Ижевского аэропорта. Они постоянно овладевают как теоретическими, так и практическими знаниями. Строго стоят на страже безопасности полетов. В этом коллективе много комсомольцев, общественников. Среди них Г. Скобкарева, О. Шумина, С. Сергеева, В. Тюкалова, В. Полушина и другие.

На снимке: член редколлегии стенгазеты «Циклон», техник-наноситель комсомолка Валентина Тюкалова за работой.

Судят товарищи

Школа воспитания

Товарищеский суд — сильный рычаг повышения трудовой дисциплины в коллективе, правильная постановка его работы приносит положительные результаты. С мая, т. е. со времени избрания нового состава суда нашего аэропорта, мы провели три заседания.

На заседаниях разобраны три нарушения трудовой дисциплины и восемь работников отдела перевозок, участвовавших в хищении материальных ценностей. Воспитательное воздействие товарищеского суда бесспорно. Как правило, его заседания проводятся в присутствии большого количества работников аэропорта. Коллектив строг в своем осуждении. Выступавшие товарищи делали упор на то, что нарушители забыли о чести коллектива, своим безобразным поведением ухудшают работу всей службы. В. В. Поспелову, А. И. Котельникову, А. А. Баландину пришлось выслушать немало горьких слов; они дали обещание коллективу, что больше

их поведение ни на производстве, ни дома не будет вызывать нареканий.

Для многих работников грузового склада хорошим уроком стал разбор дела бригады грузчиков, которые, ради того чтобы выпить, пошли на хищение. Большинство из них сожалело о случившемся. Но приходится сознавать, что не всегда суд общественности добивается положительных результатов. Просчеты есть и у нас. Так, с грузчиками Х. Шаймордановым и С. Кутлыным пришлось расстаться.

Намного улучшилась бы работа товарищеского суда, если бы его члены лучше знали свои обязанности. Одна консультация, которую с нами провел юрист в самом начале нашей работы, явно недостаточна. Необходимо также обеспечить членов судов чести и юридической литературой.

А. НИКИТИН,
председатель
товарищеского суда
Пермского
подразделения.



Этот снимок сделан в первые послевоенные годы в Кировском аэропорту. С фронта только что вернулся сводный летный коллектив кировских авиаторов. Начинается мирная трудовая вахта.

Авиатехники, которые обслуживают самолет ПО-2, еще не сняли армейские гимнастерки. На этой фотографии крайний слева — В. С. Карпов. Он ветеран Кировского подразделения. Сейчас Вениамин Семенович работает начальником ОМТС.



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
Б2-05-21, доб. 1-96.

За редактора
А. КРУШИНСКИЙ.

НС 31439. Заказ № 4793.

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