

НА МАРШЕ- ЧЕТВЕРТЫЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Ударник коммунистического труда



О Розе Хасановне Хуснутдиновой, которую вы видите на этом снимке, в службе перевозок Магнитогорского аэропорта говорят: «Когда работает ее смена, есть полная уверенность, что все будет в полном порядке».

Р. Х. Хуснутдинова — ударник комму-

нистического труда. И несмотря на одиннадцатилетний стаж работы в Магнитогорском авиапредприятии, Роза Хасановна повышает свои профессиональные знания на отделении перевозок Ленинградского авиационно-технического училища.

Пятый заслуженный на Урале

К. В. Третьяков — ветеран Аэрофлота, хотя слово «ветеран» как-то не вяжется с представлением об этом еще совсем не старом человеке. Ветеран он потому, что с ранней молодости связал свою судьбу с Аэрофлотом. Пилот начал свою летную биографию еще в 1944 году с «небесного тихохода» По-2, затем летал вторым пилотом, а потом командиром на Ли-2, Ил-12, Ил-18. Много найдется в Кольцово пилотов, для которых Третьяков стал настоящим «крестным» отцом.

Много лет Константин Васильевич был внештатным пилотом-инструктором, а сейчас работает старшим пилотом-инструктором ЛШО Уральского управления ГА. А недавно коллеги по работе узнали, что труд Константина Викторовича получил высокую оценку. К. В. Третьякову присвоен нагрудный знак «Заслуженный пилот СССР», пятому по счету пилоту в нашем крае.

На повестке дня — политучеба

Партийное собрание, посвященное вопросу комплектования сети партийной, комсомольской и профсоюзной политучебы, состоялось в Магнитогорском авиапредприятии. В будущем учебном году коммунисты продолжают занятия в трех теоретических семинарах. Во всех службах предприятия комсомольцы и молодежь вновь приступят к учебе в восьми кружках ком-

сомольской учебы. Продолжат работу четыре школы коммунистического труда. За всеми учебными группами уже закреплены пропагандисты с большим опытом работы, в основном, это старый состав.

Новый учебный год в сети политучебы работники предприятия встретят хорошо подготовленными.

В. ПОЗДНЯКОВ,
секретарь партбюро предприятия.

Экипаж вертолета

Утро. Солнце уже висит над горизонтом, но леса, окружающие аэродром Серова, все еще в голубоватой дымке.

Наш вертолет Ми-4 идет на высоте 2000 метров. Познакомьтесь с экипажем: Рудольф Анатольевич Веселов — командир; Владимир Байков — второй пилот; Виктор Баранцев — бортмеханик.

Летнаб Александр Бегун разворачивает карту. Сейчас нужно будет осмотреть три лесных пожара.

Над нами плывут облака, таща за собой по земле темно-зеленые лоскуты теней. Вот они, густые клубы белого дыма! Сквозь них пробиваются языки пламени. Горит лес! Вертолет делает два круга — летнаб определяет квадрат, размеры пожара.

На двух следующих пожарах пламя уже стихало. Мы возвращаемся на «точку», в Серов. **БЫТЬ ПЕРВЫМ.**

Просто ли руководителю стать подчиненным, оставить власть, «портфель»? Легко ли учителю пойти в ученики?

— Легко, — ответил Владимир Байков.

«Учителем» он был хорошим. Не каждому выпускнику летного училища предлагают остаться там инструктором. Байкову предложили. Летчик с отличной техникой пилотирования, умный наставник, умеющий подойти к курсанту. Многие выпускники Сасовского летного получили от него путевку в небо.

Летчик Антуан де Сент-Экзюпери говорил, что от пилота-инструктора требуется не только глаз сокола, но и кротость голубя. В этом Байков убедился на собственном опыте. Работа требовала большой выдержки, такта. Впрочем, позднее, в Свердловске на должности командира звена самолетов Ан-2 Владимиру, порывистому, прямому, требовались те же качества. Приходилось летать проверяющим, обучать летчиков, которые старше возрастом, дольше летают, чем сам командир звена. Случалось слышать и такие разглагольствования:

— Чему ты меня научишь? Налетай еще с мое!

Байков прятал обиду и спокойно отвечал:

— Я не собираюсь учить. Посмотрю, как летаешь. Если будут замечания — скажу.

Молодой командир звена отдавал работе много сил. Работа нравилась. А потом оставил ее (оставил действительно легко) и поехал в Кременчугское летное училище гражданской авиации переучиваться на вертолет Ми-4.

Почему так просто, без сожаления? Потому что Ми-4 — его горячее увлечение, такое же, как в детстве футбол, а в юности игра на саксофоне. Увлечаться —

это в характере Володи. Захватившему его делу отдаст все силы. Так было и с комсомольской работой, и с самодеятельностью.

Чем же так притянул вертолет?

— Вертолет — он больше может. Это такая работа, в которой нет шаблонов, — объяснял мне Володя. — Сейчас Володя готовится в первые пилоты. В экипаже Веселова он всего месяц. (Это уж так заведено. Когда второго пилота готовят к вводу в строй командиров, — подсаживают его к Веселову).

Всего месяц. Но новый человек легко вошел в экипаж и стал его частью. Командир приучает второго пилота к самостоятельности, доверяет вести машину с левого сидения. Но до учителя ученику, конечно, далеко.

— Если бы я хоть на одну десятую летал так, как он! — с хорошей завистью вздыхает «второй». Это мечта Володи. Во всем, что его увлекает, хочет быть первым. **АНАТОЛЬИЧ...**

Так уважительно называют командира Виктор и Володя. Веселов сел в кабину вертолета, когда на свердловских аэродромах появились первые, похожие на стрелок, машины. Сейчас он опытный пилот-вертолетчик в Уктусе, имеющий допуск к самым сложным видам работ.

Рудольфа Анатольевича уважают за многое.

— Отлично летает, — сказал о Веселове Станислав Борисович Бутов, заместитель командира подразделения вертолетов Ми-4.

Свое умение, богатейший опыт Веселов щедро передает молодым. Он внештатный пилот-инструктор. «Удивительно просто умеет объяснять сложное», — это тоже слова С. Б. Бутова.

Уважают командира за стремление учиться и узнавать. «Анатольич» всегда с книгой. Читает в номере гостиницы, в тряском грузовичке по дороге на аэродром. Знакомство с каждым городом, куда забрасывает летная судьба, он начинает с музея.

А летная судьба бросала Рудольфа Анатольевича с места на место. И сейчас, в сорок с небольшим он все так же легок на подъем. Работал на Памире с экспедицией геофизиков, ставил репера на Ямале, спасал людей с затертых в Обской губе барж, возил грузы.

Тюменская тайга, тундра до северных морей излетаны Веселовым вдоль и поперек. Ходил он по тюменской земле мало, все летал, а след свой на ней оставил. Это тысячи гектаров спасенных от огня лесов (Веселов был даже награжден нагрудным знаком «За сбережение и преумножение лесных богатств РСФСР»), газопровод Надым—Серов (есть в нем его труд), это множество грузов, доставленных им, это люди, которых выручил из беды.

«Анатольича» уважают за многое. За человечность, за добрую шутку вовремя, за глубокое убеждение, что «счастье зарабатывают потом, а не хватают «по случаю».

БОРТМЕХАНИК

— Командир! Гидроусилитель течет... Масло пахнет, — прокричал Виктор в микрофон. Веселов решил возвращаться на аэродром. Поломка могла обернуться аварией. Посадка. Настроение у всех неважное — жди теперь, пока доставят из Свердловска новый гидросилитель, — и все же Рудольф Анатольевич не забыл сказать бортмеханику одобрительно: «молодец». Виктор Баранцев чуток к



машине. Неделию-полторы назад, во время полета, сквозь гул мотора он услышал легкий треск. Понял: лопнул цилиндр. Тогда тоже благодаря ему была предотвращена возможная авария.

Веселов доволен бортмехаником. За два года совместной работы убедился: с Виктором можно быть спокойным за машину, знает ее от «а» до «я».

Однако круг интересов Виктора этим не ограничивается. Новинки науки и техники, события в мире всегда в центре его внимания. Баранцев ни дня не живет без газет, как впрочем, и весь экипаж, хорошо разбирается в международной обстановке, даже фильмы любит с социальной направленностью. В экипаже его иногда в шутку называют политинформатором. Свои «политинформации» Виктор проводит в перерывах между полетами, вечером в гостинице. Он много знает, его интересно слушать. Есть хобби — кинокамера. В экипаже принято делиться своими мыслями, знаниями, настроениями. Это помогает им понимать друг друга. На земле и в воздухе.

Три разных человека объединены словом «экипаж». И действительно, несмотря на разницу возрастов и характеров, есть в них нечто объединяющее, общее — умение в работе, вселенность, жадный интерес к жизни.

П. ДЕМЕНЦЕВА.
г. Серов.



Вертолет прилетел.

Фото В. Степанова.

ОВЛАДЕВАТЬ НАУКОЙ И МАСТЕРСТВОМ ВОСПИТАНИЯ

Заботы молодого коллектива

ПОЛИТИКО-ВОСПИТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА в нашем коллективе складывается из различного вида мероприятий, проводимых командным составом и общественностью. Заведен специальный журнал, где учитывается вся работа. В ноябре 1973 года проведено совещание командного состава совместно с партгором, председателем цехкома профсоюза и комсоргом, где было проанализировано состояние дисциплины в коллективе, состояние безопасности полетов, выполнение производственного плана.

По предложению заместителя командира по политико-воспитательной работе авиапредприятия наметили конкретные мероприятия по повышению активности пилотов, укреплению дисциплины, усилению роли партийной группы, активизации цехового комитета и комсомольской группы.

Эти мероприятия были обсуждены на партийно-комсомольском собрании. Учены предложения и замечания коммунистов и комсомольцев. В результате значительно лучше стали работать парторг подразделения коммунист Л. И. Килацов, группкомсорг второй пилот Ю. А. Зайков и цеховой комитет во главе с председателем цехкома командиром самолета А. Е. Ильных. За основу работы с летным составом взят индивидуальный метод. Командный состав при беседе с пилотами разъясняет им основные требования руководящих документов, регламентирующих летную работу, приказов и инструкций, обуславливающих трудовую и летную дисциплину.

Широка тематика таких бесед: «Ответственность командира самолета за деловые и моральные ка-

чества второго пилота», «Высокие теоретические знания — залог безопасного полета», «Высокий уровень теоретической подготовки и сознательное отношение к выполнению своих обязанностей — залог высокой дисциплины в экипаже», «Командир самолета — образец дисциплины и труда», «Работа в отрыве от базы — ответственное поручение коллектива».

Во время индивидуальной беседы с командиром самолета, вторым пилотом или в целом с экипажем командиры стараются обратить внимание на главные вопросы текущего момента или приказа, документа, выяснить отношение к вопросу, вовремя поправить, если мнение члена экипажа не отвечает необходимым требованиям. Командный состав уделяет большое внимание повышению классности членов экипажа, укреплению дисциплины в своих коллективах. Нашему коллективу присвоено звание: комсомольско-молодежный коллектив. Экипаж очень молод, многие пилоты работают год, два, три после окончания училища. Используя это, наши командиры часто беседуют с родителями пилотов, рассказывая им о работе их детей. А тем родителям, чьи сыновья хорошо трудятся, дисциплинированы, активно участвуют в общественной жизни коллектива, мы посылаем благодарственные письма, приурочивая их к праздникам, особенно к Новому году и Дню Воздушного Флота СССР. У нас практикуется выпуск «листочков трудовой славы». В них рассказывается, каких успехов достиг пилот. Такие «листочки» были выпущены в честь командиров самолета

В. А. Никулина и А. П. Семяникова.

МЫ практикуем также и беседы непосредственно в семье авиарботника. Нередко они приносят пользу, и такой метод необходимо использовать шире. Для проведения политико-воспитательной работы мы проводим разборы, всевозможные собрания, совещания командного, инструкторского состава и общественного актива. У нас были партийно-комсомольские собрания с такими повестками, как «Задачи коммунистов и комсомольцев по укреплению дисциплины» и «Выполнение общественного поручения — долг каждого пилота». Как уже упоминалось, наш коллектив комсомольско-молодежный. Когда этот вопрос обсуждался на общем собрании, то за положение и условия социалистического соревнования комсомольско-молодежного коллектива голосовали все. И все, невзирая на возраст, — а у нас есть пилоты и старше комсомольского возраста, — участвуют во всех мероприятиях, которые проводит комитет ВЛКСМ авиапредприятия. Есть у нас и свой паспорт комсомольско-молодежного коллектива, где отмечены все дела нашего летного подразделения. Создана своя самостоятельность, есть свой оркестр. В активе — и десятки отработанных на субботниках часов.

Сейчас внедряется в жизнь новый вид воспитательной работы — наставничество. Опытные командиры кораблей, бывшие пилоты самолета Ан-2 берут шефство над молодыми командирами самолетов, кандидатами на ввод в строй командиром самолета. Генеральный секретарь ЦК КПСС тов. Л. И. Брежнев на XVII съезде ВЛКСМ от-

метил большое значение наставничества, призвал наиболее опытных товарищей брать шефство над молодыми, неопытными.

КОНЕЧНО, наставничество у нас отличается от наставничества на заводе или в совхозе. У нас шеф-наставник непосредственно не обучает летному мастерству, но раскрыть и познать секреты летного мастерства поможет. И воспитывается взаимное уважение к дисциплине, коммунистическое отношение к труду. Выгода от такого наставничества очевидна: Дело только за работой, и такая работа проводится. Так, командир корабля Ан-24 В. К. Гуляев не раз беседовал с вводимым в строй командиром самолета Ан-2 А. И. Стояновым, а Ю. И. Васильев — с молодым командиром самолета Ан-2 Н. Л. Новгородовым. Будем надеяться, что и другие товарищи, кто согласился быть шефом-наставником молодежи, начнут такую работу.

ОДНО время у нас практиковался и такой метод воспитательной работы: за незначительные опоздания на работу, разборы, собрание (я не имею в виду прогулы, задержки рейсов и т. д.) пилоты обязательно писали объяснительные записки. Сама по себе такая записка не наказание. Но в нашем коллективе это являлось уже наказанием, так как каждый случай обсуждался или на разборе, или на собрании. В результате сейчас у нас нет на проводимых мероприятиях отсутствующих и опаздывающих без уважительных причин. Коллектив оказывает большое влияние на человека.

Есть ли польза от всей проводимой политико-воспитательной работы? Да,

есть. Число нарушений и взысканий в коллективе уменьшилось, а поощрений увеличилось. Так, по итогам работы за 1973 год семи нашим пилотам и командирам были вручены знаки «Победитель соцсоревнования 1973 года». Многие награждены Почетными грамотами и имеют благодарности от командования. А командир самолета Ан-2 И. М. Семенов награжден бесплатной путевкой в санаторий «Пицунда» за примерную дисциплину, образцовый труд и активное участие в общественной жизни летного подразделения.

В заключение можно привести один пример воздействия политико-воспитательной работы. Летает в нашем коллективе второй пилот самолета Ан-2 А. И. Стоянов. Случались у него промахи в дисциплине (поэтому он вторым пилотом работал около 7 лет). Не раз беседовали с ним командиры всех степеней и общественные руководители. Видимо, понял парень и последние полгода работает без всяких нарушений. Поэтому когда обсуждался вопрос о вводе в строй командиром самолета, то кандидатуру Стоянова поддержал весь коллектив. Сейчас Анатолий Иванович закончил всю тренировку, и мы надеемся, что из него получится хороший командир самолета.

Если политико-воспитательной работой занимается не только один командир подразделения, а весь коллектив, то нарушения трудовой и летной дисциплины можно свести к минимуму, если не к нулю.

Г. СОКОЛОВ,
командир комсомольско-молодежного подразделения Курганского авиапредприятия.

Реферативный журнал

Реферативный сборник «Наука и техника гражданской авиации», издаваемый отраслевым органом научно-технической информации МГА и рассылаемый по подписке, принимает к опубликованию материалы по вопросам: экономика гражданской авиации, системы навигации, посадки и УВД, надежность, долговечность, ресурс, техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.

В течение года выйдут десять сборников. Материалы желательно представить в виде реферата, то есть сокращенного изложения выполненной лично автором (лабораторией, кафедрой) научно-исследовательской работы, такого же сокращенного содержания подготовленной для печати монографии, книги, брошюры, статьи, отчета в плане названной выше тематики.

Рефераты могут быть написаны о новых методах пилотирования, технического обслуживания, определения экономической эффективности летательных аппаратов, новых методах контроля, измерения, расчета прочности, актуальные по содержанию и научному значению дипломные работы на новые теоретические выводы и т. д.

На снимке: командир самолета Ан-2 Уктусского предприятия коммунист И. С. Листопад и второй пилот Е. Г. Семенов отдыхают перед полетом.



У авиаторов Коми управления

Два года в воздухе

Л. П. ЗЛОБИН, пилот первого класса, Герой Социалистического Труда.

В двадцать пятый раз отмечал я наш традиционный праздник в небе Севера. Начинать с самолета По-2, затем летал на Ли-2, Ил-14, Ан-10, Ан-12 и, наконец, на Ту-134.

Совершенствовалась техника, росли и люди, управляющие ею. Казалось бы, совсем недавно я вводил в строй на Ил-14 Сашу Лоскутова, а сейчас Александр Захарович Лоскутов — заместитель командира подразделения, пилот первого класса, заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, закончил Ака-

демии гражданской авиации. «Академиками» стали пилоты-инструкторы А. И. Локтионов, В. Ф. Сильченко, пилот А. Т. Круглов.

Смотрю я на своих друзей, ветеранов подразделения — А. Ф. Кришину, А. А. Аникина, Г. Д. Ковязина, З. А. Аймуратова, А. Л. Шабалина, и думаю. Все вместе мы налетали свыше 100000 часов. Это значит, что каждый из нас пробыл в воздухе не менее двух лет!

«Нам сверху видно все...» — поется в знаковой песне. И действительно, на наших глазах неузнаваемо преобразилась родная республика. На ее знамени сияют три

ордена. И приятно сознавать, что частичку труда в общее дело внесли и мы, авиаторы. Вот и в канун праздника наше управление рапортовало: восьмимесячный план по основным показателям уже завершен.

Хорошими трудовыми достижениями встретили праздник авиаторов подразделения Коми управления гражданской авиации. Они перекрыли все основные технико-экономические показатели за семь месяцев определяющего года пятилетки. Авиаторы республики — в числе победителей Всесоюзного социалистического соревнования.

Усинск, но и удовлетворить все возрастающие перевозки пассажиров.

Семимесячное задание наше авиапредприятие перекрыло по всем показателям. Первенство в соревновании по праву за коллективом аэропорта Инта.



Новые трассы

А. А. НЕНАШЕВ, командир Воркутинского авиапредприятия.

С каждым годом увеличивается количество авиапассажиров, летящих из Воркуты в разные уголки страны. В

канун праздника, например, мы отметили необычное событие: исполнился год со дня открытия авиатрассы Воркута—Москва, выполняемой самолетами Ил-18. За это время

было перевезено 25000 пассажиров. На днях у нас открылась еще одна трасса: Воркута—Печора — Ленинград, которую обслуживают самолеты Ан-24. А совсем недавно начались регулярные рейсы по маршруту Воркута — Салехард.

Наш Усинск

В. И. КОПЫЛЕЦ, командир Печорского авиапредприятия.

В общем объеме грузоперевозок нашего предприятия почти две трети занимают грузы, идущие на Усинск. Мы гордимся тем, что обеспечиваем са-

моотверженный труд геологов и нефтяников на берегах Печоры. Особенно отличился в канун праздника экипаж вертолета Ми-8 Н. И. Буланчикова. Печорские авиаторы стремятся не только досрочно завезти грузы в

Учет, В ПАРТИЙНЫХ организациях

КОНТРОЛЬ и проверка исполнения

УЧЕТ, контроль и проверка исполнения — важнейшая функция организаторской деятельности нашей партии.

Проверка исполнения директив партии и правительства, собственных решений партийных организаций играет важную роль в своевременном устранении недостатков, правильном воспитании кадров, в повышении их персональной ответственности за порученное дело.

В. И. Ленин считал общественный контроль за организацией производства, мерой труда и потребления, соблюдением партийной и государственной дисциплины одним из коренных вопросов коммунистического строительства. «Проверять людей и проверять фактическое исполнение дела, — писал Ленин, — в этом, еще раз в этом, только в этом теперь гвоздь всей работы, всей политики».

В материалах XXIV съезда партии вопросам контроля и проверки исполнения было уделено большое внимание. Эти вопросы приобретают особое значение в свете решений декабрьского (1973 г.) Пленума ЦК КПСС.

Главные ступени развития партийного контроля — это постепенное расширение круга партийных организаций, имеющих право контроля, совершенствование организационных форм. Фактический контроль деятельности администрации стал партийной нормой, закрепленной Уставом КПСС.

В практике работы партийных органов и первичных организаций сложились самые разнообразные формы контроля. В их числе, например, можно назвать следующие:

- глубокое изучение состояния работы на местах путем направления для этих целей специальных комиссий, групп, в составе которых — квалифицированные партийные, хозяйственные работники, способные не только вдумчиво и всесторонне изучить положение дела, но и оказать практическую помощь в улучшении работы. А это главное в осуществлении любого контроля;

- обсуждение вопроса на выездных пленумах;
- организация отчетов нижестоящих партийных, хозяйственных органов перед вышестоящими на бюро, пленумах, сессиях исполкомов Советов депутатов трудящихся;

- отчеты вышестоящих органов в партийных организациях, перед трудящимися; руководителей партийных, советских, хозяйственных органов.

УТВЕРДИЛАСЬ хорошая практика, когда партийные собрания начинаются с информации о выполнении ранее принятого постановления. Важной формой контроля также является анализ информационных записок, протоколов бюро собраний, направленных партийными комитетами в вышестоящие органы.

В горкомах, райкомах, первичных и цеховых парторганизациях заметно улучшилась работа по изучению и исполнению критических замечаний, высказанных на собраниях, пленумах, совещаниях. Вопросы контроля и проверки исполнения систематически предусматриваются в планах работ партийных органов. Важное место в улучшении этой работы имеет обмен партийных документов, проводимый в партийных организациях области.

Контрольные функции партийных организаций в значительной мере осуществляются через отчеты членов партии о выполнении ими Устава КПСС, партийных поручений, своих производственных обязанностей. Отчеты помогают выявлять, обобщить, распространить положительный опыт, подтянуть тех, кто забывает о своих партийных и производственных обязанностях.

В соответствии с Программой КПСС партийный контроль направляется прежде всего на выполнение народнохозяйственных планов и сообразительств; разработку и осуществление планов социального развития коллективов; внедрение научной организации труда; реконструкцию предприятий; улучшение качества продукции.

Сельские коммунисты контролируют выполнение мероприятий по повышению культуры земледелия и животноводства, развитию специализации, внедрению хозрасчета.

НЕРЕДКО парткомы и партбюро берут под контроль выполнение отдельных социально-экономических задач, важнейших директив партии и правительства. Так, Свердловский горком КПСС, например, держит под контролем осуществление плана перспективного развития города. Широко обсуждаются отчеты коммунистов, хозяйственных руководителей и важные проблемы производственной жизни. XXIV съезд КПСС, отмечая возросшую роль партийного контроля, вместе с тем признал целесообразным расширить организационные формы контроля. Наблюдалось все-таки некоторое ограничение функций партийного контроля. Известно, что, отвечая назревшим потребностям общественного развития, было принято постановление о праве первичных партийных организаций производственных и торговых предприятий контролировать деятельность администрации предприятий.

В нем отмечалось, что «нередко контроль сводится только к заслушиванию общих отчетов хозяйственных руководителей об итогах выполнения производственных планов, в то же время многие важные вопросы работы предприятий остаются вне поля зрения партийных организаций». Подчеркивалась необходимость борьбы с проявлениями бюрократизма, местничества, с нарушениями государственной дисциплины, расхлябанности, бесхозяйственности. Указывалось, что по усмотрению парторганизаций в зависимости от характера производства и содержания дел можно создавать комиссии для осуществления контроля за выполнением важнейших планов, показателей (планов новой техники, качества выпускаемой продукции, специальных, экспортных поставок и др.). На комиссии возлагалась обязанность осуществлять систематический контроль за своевременным выполнением предприятиями указанных требований. ЦК КПСС обязал привлекать к работе этих комиссий широкий актив, новаторов производства, профсоюзных и комсомольских работников и активистов.

ДЕКАБРЬСКИЙ (1959 г.) Пленум ЦК КПСС принял решение распространить на первичные партийные организации совхозов действия о создании комиссий по контролю за хозяйственной деятельностью. Значение образования комиссий состояло в том, что впервые в истории КПСС первичные партийные организации получили специальный организационный инструмент, призванный помочь им в соответствии с требованиями Устава осуществлять право контроля деятельности администрации. По данным 1962 года, эти комиссии могли быть созданы в 45 процентах всех первичных парторганизаций. Таким образом, работа кадров, занятых административно-техническим управлением, дополнялась, проверялась, обогащалась опытом коммунистов, избранных в комиссии контроля.

Первичные парторганизации сами решают, какие нужно избирать комиссии и кто именно будет в них работать. Так, более чем шеститысячная парторганизация Уралмашзавода избрала 8 общецеховых,

94 цеховых, 14 отдельческих комиссий, из них 42 — по контролю за выполнением планов внедрения новой техники, механизации и автоматизации, 24 — за снижением себестоимости, 24 — за качеством продукции.

В персональном составе этих комиссий большое место занимают рабочие, работники ведущих профессий. Однако правом осуществления партийного контроля не пользовалась еще значительная часть парторганизаций. Не имея комиссий, партком или партбюро вынуждены были сами непосредственно заниматься «узкими» вопросами производства, упуская при этом из виду контроль хозяйственной деятельности в целом.

Съезд распространил положение Устава КПСС о праве контроля деятельности администрации на первичные парторганизации всех проектных организаций, конструкторских бюро, научно-исследовательских институтов, учебных заведений, культурно-просветительных, лечебных и других учреждений и организаций, «функции администрации которых не выходят за рамки своих коллективов». В связи с этим решением почти три четверти парторганизаций области пользуются правом контроля, в то время как в 1970 году это право имели только немногим более 40 процентов первичных партийных организаций. Из 4460 парторганизаций в нашей области в настоящее время пользуются правом контроля 3557 организаций (против 2200 организаций в 1970 году). В них создано 2395 партийных комиссий, где работает более 10 тысяч коммунистов.

ПОСЛЕ XXIV съезда КПСС парторганизации учреждений целеустремленно развивали ранее сложившиеся формы работы, но действовали более уверенно, опираясь теперь на уставное положение. В высших учебных заведениях партийный контроль направляется на повышение качества подготовки специалистов, внедрение научных основ в организации учебного процесса. В средних школах — на повышение идейно-теоретического уровня и квалификации преподавателей, на хозяйственно-финансовое состояние школ и т. д. В лечебных учреждениях коммунисты подвергают контролю организацию лечебно-диагностического процесса в стационарах и поликлиниках, принимают меры к расширению и укреплению их материальной базы, оснащению современным оборудованием; внедрению в практику лечебно-профилактических учреждений передовых форм работы, научной организации труда, последних достижений медицинской науки. Развитие и укрепление всей системы контроля в парторганизациях области за последние годы, к сожалению, не исключает и недостатков в постановке этого вопроса.

А. БАКУЛИН,
заместитель заведующего отделом
организационно-партийной работы
Свердловского обкома КПСС.

В объективе — дети



Новости НАУКИ И ТЕХНИКИ

КУДА СМОТРИТ ЛЕТЧИК?

Куда смотрит пилот во время взлета и посадки? С какой скоростью глаз меняет объекты наблюдения? По какой траектории движется зрачок? Скоро ли он устает от непрерывного перемещения?

На все эти вопросы может ответить аппаратура, разработанная английскими учеными. На голове летчика укрепляют телекамеру, передающую все, что попадает в поле зрения. Сложная оптическая система улавливает свет,

отраженный роговицей глаза. Изображение, переданное камерой, и солнечный зайчик, отраженный зрачком, совмещаются на видеоманитонной пленке. При воспроизведении зайчик выглядит белой точкой. Перемещаясь по экрану, она показывает, на чем в данный момент фиксирует внимание пилот.

Ожидается, что прибор найдет применение в различных областях промышленности и медицины.

СОВЕЩАЮТСЯ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ИНСПЕКТОРЫ



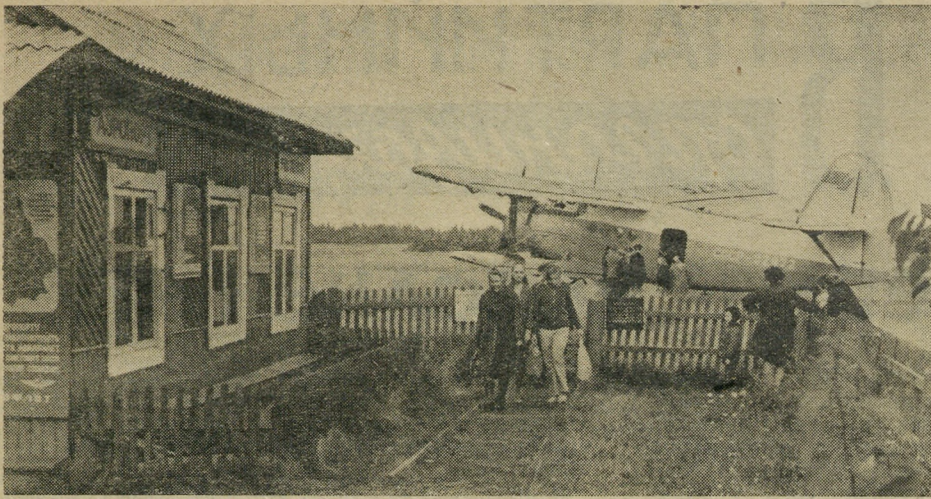
20 августа состоялось очередное заседание совета общественных инспекторов по безопасности полетов

в Магнитогорском авиапредприятии. Были заслушаны отчеты общественных инспекторов различных служб о проделанной за прошедший месяц работе. Обсуждался вопрос о подготовке служб предприятия к осенне-зимней навигации, роль и задачи общественных инспекторов в этот ответственный период.

В. СТРЕМБИЦКИЙ.
Магнитогорск.

«ЯК-40» —

отличная машина



Из аэропорта местных воздушных линий Нейво-Шайтанка (Уктусское авиапредприятие) уходят три рейса в день.
НА СНИМКЕ: пассажиры прилетели.

Фото В. Ветлугина.

Смесь Вопреки закону

Во Франции, как и во многих других странах Европы и Америки, в 1800 году, но до сих пор многие женщины щеголяют в брюках. Статистика утверждает, что в 1973 году дамских брюк было продано значительно больше, чем юбок. Но оказывается, французские модницы носят брю-

ки вопреки закону. По указу, принятому еще в 1800 году, но до сих пор никем не отмененному, женщины, надевающие брюки, должны получить на это согласие префекта полиции. В противном случае они могут подвергнуться месячному тюремному заключению.

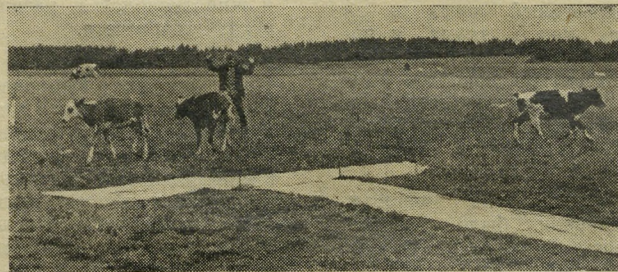
Борода и доверие

Пилот нидерландской авиакомпании КЛМ был отстранен от рейсов на неопределенное время за невыполнение новых правил. В них четко записано: лицо, достойное доверия, которое ему оказывает компания, должно иметь чисто выбритый подбородок. А летчик, оказывается, появился на аэродроме с бородой, которую он, впрочем, и сейчас все еще отказывается сбрить.

Необычный рекорд

НЬЮ-ИОРК. Необычный рекорд установил 22-летний студент Калифорнийского университета Джон Леджэт. Пилотируемый им маленький самолет пролетел 400 километров вверх колесами, а сам Леджэт, соответственно, — вниз головой. Полет продолжался 2 часа 4 минуты.

Леджэт вел самолет с помощью специальной удлинненной ручки управления, что позволило даже в столь необычной ситуации надежно контролировать полет.



Бывает и так. (Аэропорт Нейво-Шайтанка).

Наш справочный отдел

О повышении окладов

Мы, инженеры АТБ Пермского авиапредприятия, просим вас объяснить нам порядок начисления надбавок за вредность.

Нам в зависимости от стажа работы были начислены должностные оклады, о чем нас известили в письменной форме работники планового отдела. До повышения должностных окладов мы получали надбавку в размере 10 процентов к должностному окладу за обслуживание реактивной техники. В настоящее время эту надбавку нам не выплачивают, объясняя это тем, что она вошла в должностной оклад. Просим объяснить, имеет ли администрация юридические основания включать надбавку за обслуживание реактивной техники в должностной оклад, — насколько нам известно, надбавки начисляются к окладу, но не входят в него.

На вопрос инженеров Пермской АТБ отвечает на-

чальник планово-экономического отдела Уру Г. А. Б. Г. СИВАШИНСКИЙ:

По действующим в гражданской авиации положениям, за обслуживание газотурбинных самолетов инженерному составу повышаются на 10 процентов должностные оклады, а не устанавливается 10-процентная надбавка, о которой говорится в письме инженеров АТБ Пермского авиапредприятия. То есть, если по приказу МГА № 3 от 2 января 1973 г. для инженера ИАС общая схема оклада установлена 140—165 рублей, то при обслуживании им газотурбинных самолетов схема оклада для установления уже конкретного оклада берется 154—181,5 рубля. Или минимальная и максимальная ставка общей схемы оклада увеличивается на 10 процентов.

Призовые места

В середине августа рабочие и служащие авиационно-технической базы Сыктывкарского авиапредприятия пришли на открытие нового спортивного комплекса, построенного руками комсомольцев и молодежи АТБ.

Утром 17 августа на центральном стадионе Сыктывкара были даны первые старты участникам соревнований. В первый день соревнований удача сопутствовала команде службы борпроводников. Они завоевали все призовые места в многоборье в группе женщин. Рекордное количество очков — 220 — набрала Татьяна Осиненкова, победившая в личном первенстве по многоборью. Во второй группе женщин первенствовала представительница службы РиС А. И. Важник.

Среди мужчин в первой группе победителем стал пилот Сыктывкарского авиапредприятия И. Ф. Кофель; во второй — авиатехник АТБ В. П. Стреканев. Блицтурниры по футболу, волейболу, баскетболу завершили программу первого дня. Первое общекомандное место заняла команда службы РиС, второе досталось пилотам, третье — представителям АТБ.

Местом действия второго дня соревнований был городской парк культуры и отдыха. Здесь состоялись традиционные спортивные встречи авиаторов с труженниками предприятий столицы республики Коми. Почти по всем видам спорта авиаторы оказались на высоте.

В итоге прошедших спортивных праздников многие работники авиапредприятия сдали нормы ГТО. Всего в них приняло участие 230 человек.

А. БУШНЕВ,
инструктор отдела
политико-воспитательной
работы.
г. Сыктывкар.

ЮМОРЕСКА

ИЗУМИТЕЛЬНАЯ столовая в Уктусском аэропорту. Великолепная. Раз пообедать — неделю не захочешь, не тает, да и только. Весной наша газета в заметке «О хлебе, воде и фантазии» писала о недостатках в работе пищеблока. Фамилии — думал, са-

Возвращаясь к напечатанному

героя секрет кухни состоял в том, что макарон у него всегда пахли порошком. В нашей столовой они сырые, как резина на шасси лайнера, и отдают порой женой веревкой. В одном селении про холодный родник говорят: хороший родничок. Попьешь — помолодеешь

сещали бассейн (авиаторы Уктуса по-прежнему купаются зимой и летом, сдают зачеты). А вот в управлении год собирались написать письмо в спорткомбинат «Юность» с просьбой выделить дорожку в бассейне, искали деньги. И в основном — вели дебаты. Вместо воды —

«О хлебе, воде и фантазии»

ми догадаются — не называли — ни представитель администрации столовой, ни авиапредприятия, ни местного комитета Уктуса и управления. И что ж? Прошло более трех месяцев, и почти все осталось по-старому. Пять-шесть лет назад столовая славилась хорошими обедами — сюда ездили отведать борщей с поджаркой даже многие медики города. Теперь Геракл от уктусской пищи не станешь, разве что сильно усохшим! Судите сами — в меню каждый день котлеты, омлеты и... хек с ними. Бывают шницеля. Можно их резать ножом (если найдете), прижав коленом, можно рвать башмаком, лучше экскаватором. Словом, шницелем можно убить слона или остановить электричку. Жалко животное, еще больше электричку, — они пустыни не ходят!

Второе порой бывает, как в пустыне Сахара. Не такое горячее, а с крупным песком. Работники одного отдела — четвером — однажды искали в плове мясо — не нашли. Видно, оказалось моментально растворимым, без осадка. А песок хрустел на зубах...

У одного тургеневского

или ангина. Чаше ангина. Про нашу столовую можно сказать: хорошая. Или помолодеешь, или неэlegantное расстройство.

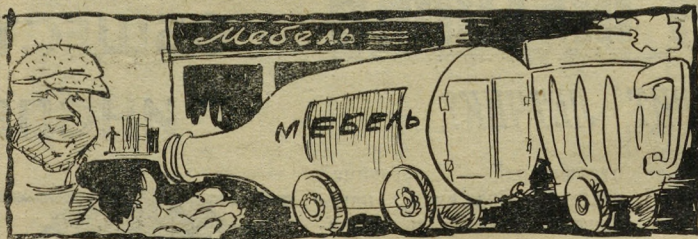
Так маются в Уктусской столовой. Раздевалка закрыта. Очереди томятся в одежде. С пропусками руководители управления, аэропорта, местных комитетов второй год дела не решат. Как будто их изготвить, словно стотомов Большой Советской Энциклопедии выпустить. Нет объявления, что в определенные часы обедают только авиаторы. А потому вахтера каждый по-сторонний бранит как хочет.

Хорошее питание зависит от вас, товарищи, — на этот раз называем фамилии, директор столовой А. И. Блинова, предместкома предприятия А. И. Вейс, предместкома управления П. М. Приходько.

Кстати, в предыдущей заметке писалось и о том, что для здоровья полезна очень и вода. Посещение бассейна укрепляет бодрость, дух, помогает при радикулите, гипертонии и т. д. Вода — как и отличная пища — это здоровье. Была в управлении хорошая традиция — два года подряд работники по-

не боюсь повториться — вода слов, фонтаны красноречия. При желании, энергии, инициативе и развитой фантазии договориться об аренде нетрудно, найти деньги (в управлении, в местном комитете, теркоме профсоюза) можно попытаться. Уважаемый Петр Максимович, когда вышла первая заметка, сделал вид, что он или туговат на ухо, или малограмотен, газет не читает. А потом тихо отбыл в отпуск. А вышел, решил — забылось. Не забылось — желающих заниматься в секции плавания немало. Неплохо бы написать письмо-заявку, изыскать средства, составить списки будущих «дельфинов». О здоровье людей надо заботиться серьезно, по-деловому, в комплексе и круглый год. А не только тогда, когда человек уходит в отпуск. Не так ли?

Ю. КАРЛОВ.



1. Кому что... (В магазине самообслуживания).
2. Мебель с прицепом.

Рисунки В. Сочнева.



г. Свердловск, И-20
Редакция газеты
«Авиатор Урала»
Тел. 295-461.
295-496.

Редактор
Ю. ГЕНДЕРТ.

НС 12821. Заказ № 10250.

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