

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

**НА МАРШЕ-ЧЕТВЕРТЫЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**

## Бригадир, ударник, активист

Николай Сергеевич Казанцев работает в Курганском авиапредприятии с 1949 года шофером-бригадиром спецмашин.

Н. С. Казанцев — ударник коммунистического труда, принимает активное участие в общественной жизни предприятия, является членом бюро парторганизации наземных служб.

Как общественный автотранспортник Николай Сергеевич ведет большую работу по обеспечению безопасности движения автотранспорта.

**М. КОЧЕГИН,** начальник службы спецавтотранспорта Курганского авиапредприятия.



## Навстречу

### осенне-зимней

#### навигации

Собрание коммунистов наземных служб состоялось в Пермском авиапредприятии. Обсуждался вопрос о подготовке к работе в осенне-зимний период. С докладом выступил заместитель начальника аэропорта по наземным службам А. П. Артемьев. Он проанализировал состояние дел в каждой из служб, определил задачи, которые коммунистам предстоит решить.

**Н. ИВАНОВ.**

Пермь.

## Почину — широкую поддержку

13 сентября президиум ВЦСПС обсудил вопрос о задачах профсоюзных организаций в связи с постановлением ЦК КПСС «Об инициативе коллектива Московского автомобильного завода им. И. А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ) по организации социалистического соревнования за ускорение внедрения в производство достижений науки и техники и увеличение на этой основе мощностей по выпуску продукции высшего качества».

На заседании выступил член Политбюро ЦК КПСС председатель ВЦСПС А. Н. Шелепин.

В принятом постановлении президиум

ВЦСПС обязал профсоюзные организации активно поддержать инициативу автозаводцев, широко развернуть среди трудящихся пропаганду постановления ЦК КПСС об инициативе коллектива Московского автозавода имени И. А. Лихачева, Советам и комитетам профсоюзов предложено организовать в коллективах предприятий соревнования за ускорение внедрения в производство достижений науки и техники, определить конкретное участие в нем каждого рабочего, инженера, техника и служащего, каждой профсоюзной организации и профсоюзной группы.

(ТАСС).

## Репортаж с места события

Еще в воздухе, когда мы подлетали к Сасову, я разглядел несколько светлых фигурок, быстро перемещавшихся на зеленом фоне приокских лугов. Это были совершенно новые, только что освоенные Смоленским авиационным заводом машины, несущие на хвостовом оперении эмблему Як-18Т. Накануне мне довелось несколько часов познакомиться с предприятием, ставшим «колыбелью» для младшего в славном семействе «Яков».

В цехах мы побывали с Юрием Бояриновым, представителем генерального авиаконструктора на предприятии, следящим за точным воплощением замысла авторов машины-оригинала в ее многочисленных серийных экземплярах. Новый Як имеет 4-местную кабину, спаренное управление самолетом, причем штурвалы и педали расположены рядом, так же, как на всех больших воздушных кораблях. В этом одно из преимуществ Як-18Т, машины прежде всего учебной — «летающей парты» наших дней.

Наш Як имеет достаточно мощный и экономичный двигатель, — рассказывает Ю. Бояринов. — Машина развивает скорость до 300 километров в час. Для взлета и посадки ей достаточно пробега в 250 метров.

## «Летающая парта»

Можно использовать ее как связной и санитарный самолет, применять для патрулирования лесных массивов или как рейсовое аэротакси.

Широкий круг «обязанностей» предполагает прежде всего высокую надежность конструкции, этой стороне дела все время уделяется первостепенное внимание. Достаточно сказать, что одна из первых серийных машин до сих пор не покинула заводского аэродрома — она непрерывно взлетает и садится, перемежая это кружение длинными пробежками по земле. Цель таких проверок, предложенных генеральным авиаконструктором А. Яковлевым, — выявить гарантированный ресурс надежности, который предварительно определен в 10 тысяч взлетов и посадок и 2500 километров пробега по земле!

На участке окончательной сборки, куда допускаются далеко не все работающие в цехе (чтобы не занесли лишнюю грязь на подшивках), висят цветные панно-многоместный Ту, трансконтинентальный Ил, популярный во многих странах лайнер Як. Этим воздушным кораблям, составляющим славу современной совет-

ской авиации, будет сродни и новичок нашего неба Як-18Т.

День на аэродроме Сасов приближался к концу, когда мне предложили совершить учебный полет на Як-18Т с инструктором В. Баклаковым и курсантом С. Ивановым.

Занятия в этом классе под открытым небом строго индивидуальные. Как собравшись по сложному, ответственному труду, наставник и ученик садятся рядом в пилотские кресла, окидывают взглядом панель приборов, запрашивают разрешение на взлет.

Четверть минуты спустя мы уже набираем высоту. Во все стороны открывается широкий, ничем не ограниченный обзор. Безусловно, на таком самолете будущий пилот приближеннее, острее чувствует воздушную стихию, чем на более тяжелом и медлительном Ан-2.

Со своего места я вижу,

как напряженно стиснут сильной рукой Сергея Иванова штурвал — парень, видно, очень волнуется. Инструктор плавными, чуть заметными движениями ладоней на своем штурвале подправляет курс, выравнивает неожиданный крен, мягко вводит машину в левый вираж...

Новый учебный Як позволит готовить курсантов к полетам на современных скоростных машинах. Для этого у него есть необходимое радионавигационное оборудование, убирающееся шасси, аппаратура для захода на посадку в сложных метеорологических условиях. И, наконец, Як-18Т даст возможность ознакомить будущего летчика со всем комплексом фигур высшего пилотажа — мертвой петлей, бочкой, штопором.

**В. БЕЛИКОВ,** спец. корр.

«Известия», № 198, 1974 г.

## По Аэрофлоту

### Воздушный грузовик

ТЮМЕНЬ. Новый воздушный грузовик Ан-26 начал осваивать трассы в небе Западной Сибири. Эту машину уже высоко оценили геологи, рыбаки, нефтяники Салехарда, Надыма, Ханты-Мансийска и других отдаленных городов.

Обладая скоростью современного лайнера, эта машина садится на все аэродромы, куда совершили полеты ее «пожилые» предшественники Ли-2 и Ил-14. Но новый самолет значительно превосходит их по грузоподъемности.

Вместе с Ан-26 в небе Тюменщины проходит обкатку и другая новинка Аэрофлота — грузовой вариант знаменитого Як-40.

## НОВОЕ

### ПОПОЛНЕНИЕ

Недавно ряды коммунистов Пермского авиапредприятия пополнились новыми свежими силами. Стала членом партии дежурная справочного бюро аэровокзала Любовь Галкина. На партийном собрании единодушно принят кандидатом в члены КПСС секретарь комитета комсомола авиапредприятия Константин Редичкин. Коммунисты выразили надежду, что вновь принятые будут активными во всех начинаниях и делах аэропорта.

## Радиопередача

### «На взлет!»

Очередной выпуск радиопередачи «На взлет!» состоялся в Кольцовском авиапредприятии.

В нем рассказывается о подготовке Кольцовского авиапредприятия к осенне-зимней навигации, о социалистическом соревновании в АТБ.

Работники авиапредприятия услышали рассказ о школе, где учатся их дети, о лучших учителях.

В заключение передачи прозвучал концерт.

**В. КОПНОВ.**



Командир самолета Ту-134, Горьковского авиапредприятия Ю. П. Баянов. За успехи в работе он награжден знаком «Отличник соревнования 1973 года». Его имя занесено в книгу Почета министерства. Репортаж о делах авиаторов Приволжья читайте на 2 стр.

## У авиаторов Кирова

В Кировском авиапредприятии создано новое летное подразделение, которое объединит самолеты Ан-2. Новое подразделение будет специализироваться на примене-

нии авиации в народном хозяйстве. Его командиром назначен Альберт Вениаминович Попов, за плечами которого летный опыт и опыт работы с людьми.



## У ДРУЗЕЙ ПО СОРЕВНОВАНИЮ

Уже более двух лет коллектив Уральского управления ГА соревнуется с Приволжским управлением. Оба коллектива регулярно обмениваются делегациями, ежеквартально подводят итоги. Но для того, чтобы соревнование приносило еще более плодотворные успехи, нужно еще многое сделать. Стоит подумать хотя бы над тем, чтобы обмениваться специалистами, которые бы поделились опытом работы, широко пропагандировать опыт лучших.

Сегодня мы предлагаем интервью начальника отдела по политико-воспитательной работе М. И. Нестерова.

— Михаил Иванович, расскажите, пожалуйста, что представляет собой Приволжское управление ГА.

### За плодотворное

Сейчас наше управление считается одним из самых крупных в стране. Оно объединяет тринадцать предприятий. Большая часть из них расположена в столицах автономных республик Уфе, Чебоксарах, Саранске, Казани и в крупных городах Поволжья: Ульяновске, Горьком. На территории нашего управления расположена одна из крупнейших строек — Камский автозавод.

— Как ваше управление выполнило план восьми месяцев?

План восьми месяцев мы выполнили успешно. По оперативным данным, нами сверх плана выполнено 190 пассажирских тонно-кило-

метров, 20 миллионов участковых ткм мы выполнили на своем парке, предприятие имеет около пяти миллионов рублей дохода.

В целом по управлению перевыполнены планы по отправкам груза и пассажиров. В обслуживании пассажиров вообще наме-

### содружество

положительный сдвиг: заметно сократилось количество жалоб, повысилась регулярность полетов, а в связи с этим заметно снизился возврат билетов.

Наиболее высоких показателей достигли Куйбышевское, Ульяновское, Оренбургское предприятия.

На последние месяцы определяющего года девятой пятилетки весь коллектив авиаторов Поволжья принял повышенные социалистические обязательства.

— Что осваивается в уп-

равлении из новой техники!

— Мы освоили Як-40, Ту-134. Готовимся принять самолеты Ту-154, Як-42.

— Что нового намечается в развитии предприятия?

— Это прежде всего строительство новых аэровокзальных комплексов в Казани, Куйбышеве, Оренбурге, Йошкар-Оле. Мы добиваемся и значительного улучшения условий в Горьком, Уфе.

— Михаил Иванович, поделитесь с нами наиболее интересными традициями.

— Назову лишь те, что мы считаем популярными. Это конкурс бортпроводниц «Хозяйка серебряного лайнера», соревнование на лучший экипаж на авиационно-химических работах,

конкурс на лучшего бригадира-наставника и другие.

— И последний вопрос: что дает вам соревнование с Уральским управлением?

— Естественно, как и любое соперничество, оно является для нас стимулом в достижении хороших производственных показателей. К сожалению, правда, оно носит порой лишь символический характер. Поэтому хотелось бы, чтобы наши представители почаще бывали друг у друга и на месте обменивались передовым опытом.

### Репортаж

## Воздушный мост Куйбышев — КамАЗ

Трасса Куйбышев — Бегишево сравнительно невелика по протяженности. Всего через два часа после старта биплан Ан-2 уже приземляется в конечном пункте. Но для летчиков Смышляевского авиапредприятия она — одна из самых важных: эта линия связывает Куйбышев с Набережными Челнами. Два регулярных рейса ежедневно выполняют в Бегишево крылатые труженики «Аны». Когда же возникает срочная необходимость, в небо поднимаются дополнительные самолеты.

Большинство пассажиров этой линии непосредственно связано с сооружением Камского автогиганта. На борту самолетов можно встретить куйбышевцев,

жителей других городов и сел области, работающих на гигантской стройке. Пользуются услугами смышляевских авиаторов инженеры промышленных предприятий, выполняющих заказы «Камгэсэнергостроя» — организации, возводящей новый автоград. Встретишь на «воздушной дороге» и специалистов куйбышевских проектных институтов. Многие из них участвуют в разработке важных объектов КамАЗа.

Курс на КамАЗ в последнее время все чаще прокладывают и экипажи вертолетов Смышляевского авиапредприятия. С борта этих высокоманевренных машин руководители и специалисты строительст-

ва проводили рекогносцировку хода работ.

Но все же основной объем работ по обслуживанию КамАЗа выполняют экипажи «Анов». Вот что говорит кавалер ордена Ленина командир Смышляевского авиапредприятия В. Г. Мерекин:

— Линия Смышляевка — Бегишево считается наиболее напряженной. Ежемесячно мы перевозим по ней не менее 800 пассажиров. Достигнут высокий уровень регулярности движения самолетов. Это результат самоотверженного труда летчиков. Рейсы в Набережные Челны у нас доверяют самым опытным авиаторам.

Воздушный мост на КамАЗ действует. И в день пуска автогиганта на полную мощность в числе тех, кто своим трудом приблизил это важнейшее событие, будут названы и многие авиаторы вашего города.

А. ВЛАХОВ.

## Польза очевидна

Конкурс на лучшее знание руководящих документов проведен недавно в Йошкар-Олинском предприятии. В нем приняли участие все пилоты летного подразделения, где командиром Г. Н. Баженов.

Георгий Николаевич рассказывает:

— Раньше, когда было получено новое наставление по полетам, наши пилоты тщательно его изучили, мы принимали от них зачеты. Пытались и конкурс провести, но не было еще опыта и он поэтому не очень удался. В октябре прошлого года с инициативой о проведении

конкурса на лучшее знание руководящих документов выступили наши комсомольцы. Решено было проверить, насколько хорошо пилоты знают руководство по летной эксплуатации самолетов Ан-2 и Як-12, наставления по технической эксплуатации воздушных судов, по производству полетов и по метеообеспечению.

Приказом командира предприятия была образована комиссия по проведению конкурса, выработано положение, которое предусматривало, что ответы участников конкурса оце-

ниваются по пятибалльной системе.

Участникам было задано по десять вопросов из наставлений по производству полетов 1971 года и из руководства по летной эксплуатации самолетов Ан-2 и Як-12, по пять вопросов из наставлений по технической эксплуатации воздушных судов и наставлений по метеообеспечению.

— Мы убедились в том, что такие конкурсы полезны, — сказал в заключение Г. Баженов. — Мы их будем проводить и впредь, добиваясь большей эффективности изучения руководящих документов: ведь это, в конечном счете, залог обеспечения высокой безопасности полетов.



Теплая встреча была организована экипажу после первого самостоятельного полета на самолете Ан-24 по маршруту Пенза—Москва—Пенза. Командиру воздушного судна Ю. С. Кураеву вручены сувениры на память.

Фото М. КЛИМЕНКО.

## Герои рождаются

### в труде

Добрая весть быстро облетела все службы и отделы Саратовского аэропорта. Начальнику цеха АТБ Николаю Андреевичу Реброву в честь 50-летия. Аэрофлота присвоено звание Героя Социалистического Труда. Много теплых слов в свой адрес довелось услышать тогда незаметному инженеру цеха оперативного обслуживания.

Из служебной характеристики: «скромный, застенчивый, высокоэрудированный специалист». Все это подтвердилось и при встрече с ним. В то же время это был очень сложный человек, со своими устоявшимися взглядами, привычками, умением работать и ладить с людьми. Поэтому свой рассказ о нем я называю просто: штрихи к портрету.

Родился Николай Ребров в Оренбургской области. Там получил первые уроки грамоты, там брал первые уроки привязанности к земле, к нелегкому труду хлебопашца.

После школы, без длительных колебаний, Николай выбрал авиационный институт.

В 1961 году, после окончания учебы, он получил назначение в Са-

ратовский аэропорт. Здесь работает и сейчас. Ступени служебной лестницы оказались для Николая очень простыми. Сначала его определили инженером участка трудоемких регламентов АТБ на обслуживании самолетов Ли-2 и Ил-14. Через два года он возглавляет этот участок в качестве его начальника. Потом, с получением самолетов Ан-24, Ребров предлагает занять пост начальника участка по обслуживанию реактивной техники. Проходит еще год, и молодой инженер становится начальником участка легкомоторной авиации.

Последние шесть лет у Николая спокойные: все это время он является начальником участка оперативного обслуживания. И участок сложный, и подчиненных много, но ничего, справляется.

В своей практической деятельности инженер опирается на таких же одержимых людей, как и он сам. Надо что-то сделать — тут уж времени жалеть не приходится, пусть жена дома ругает, пусть и высокое начальство разыскивает. «Надо — будет выполнено в срок» — девиз молодого

инженера. Подчиненные относятся к нему с глубочайшим уважением. Уважают его за одержимость, смелость, любовное отношение к делу, умение вдохновлять людей.

Но есть в характере Николая Андреевича и еще одна черта, умолчать о которой никак нельзя: это постоянное проявление чувства бдительности. Ведь он находится на важном участке обеспечения безопасности полетов, и поэтому всегда в готовности номер один. На счету у возглавляемого им коллектива много предотвращенных аварий.

На долю коммуниста Реброва выпало немало общественных поручений. Три года подряд он является членом местного комитета АТБ. Выступает и как политинформатор на своем участке, и как руководитель комсомольского кружка по изучению экономических знаний.

Жизнь Героя наполнена большим содержанием. Только трудом, большим и сознательным, он обязан этому высокому званию. И это звание он стремится оправдывать ежедневно, ежечасно, как и подобает Герою.

Л. СЕРГЕЕВА.

### После трудового дня

Известный поэт-сатирик, заслуженный деятель искусств республики Илья Набатов с группой московских писателей, композиторов и артистов эстрады недавно выступил в Доме культуры «Сатурн». Встреча с И. Набатовым и концерт тепло приняты куйбышевскими авиарботниками.

Дом культуры «Сатурн» стал подлинным центром культурной жизни авиаторов Куйбышева. Здесь работают кружки самодеятельности, проводятся лекции и вечера. Большой популярностью пользуется в городе танцевальный коллектив авиаторов.

Бортпроводницы Куйбышевского аэропорта комсомолки Галина Заварыкина и Вера Чернова. Их совместный трудовой стаж — 13 лет.

Фото Н. КУКУШКИНА.





## Как у вас организовано соревнование? В плановом знают, на участке догадываются

**МАТЕРИАЛ**, запланированный в номер, вдруг оказал такое сопротивление, что передо мной сразу заняла «дырка» на газетной полосе. А повод, казалось, был самый приятный: Юрий Дмитриевич Соломенн, слесарь участка сборки и промывки авиадвигателей цеха № 1 завода № 404 ГА, выполнил пятилетку за 3,5 года. Моей целью поначалу и было довести до читателя рассказ передового рабочего о том, как ему удалось сэкономить полтора года.

Ответ на мой вопрос: за счет чего достигнута эта экономия времени? — был таким обескураживающим, что захотелось разобраться. Для самого Юрия Дмитриевича такой итог оказался сюрпризом. Иначе говоря, победа свалилась на него столь неожиданно, что удивление превысило радость. Ни о чем не догадывались эти три с половиной года и товарищи, работавшие рядом. А все было просто: нормировщики цеха по нарядам вычисляли этот результат и довели его до сведения администрации. Она, как водится, сообщив рабочему, поздравила...

А не правильнее ли было бы повернуть логику этого события вспять — от бригады к участку и цеху. Вместе склоняемся над социалистическими обязательствами Юрия Дмитриевича. Пункта о досрочном выполнении плана в них нет. Но это еще ни о чем не говорит — не все можно предусмотреть. Настораживает другое: как близнецы схожи его обязательства с остальными, покоящимися в общей стопе. Те же пункты, те же чернила, та же казенная отточенность выражений. Видно, что Соломенн относится к ним как к делу несущественному. Придут, спросят — покажет, а так...

А дело у Юрия Дмитриевича живое. В его руках, как говорится, все горит. И недаром он носит звание ударника коммунистического труда, отличника Аэрофлота. Несмотря на хроническую недокомплектованность, его бригада всегда выполняет план с честью. Ежедневно он и его напарники разбирают по 5—6 двигателей, работают напряженно. Минуты считают, и качество держат хорошее.

**ГРАНИЦЫ** его недовольства довольно определены. Сидя на скамеечке, тут же, за дверью цеха, Соломенн раздумывает: инструмент у них в бригаде подогнан, понимают друг друга с полуслова. Но не хватает коллективу чего-то, чтобы ритм их работы был увереннее. Почти разом нить рассуждений сплетается в узел, главный в разговоре. Социалистическое соревнование. Какое иное средство организации производства, кроме него, могло зримо убедить Соломенна и его товарищей, что победа — закономерный итог его труда?

Когда-то на участке соревнование шло полным ходом. Бригада имела своего соперника. Взгляд

проходящего моментально останавливал особенно яркий на фоне металла вымпел победителю. Сейчас все заглохло. Внутри участка соревнования нет. Была короткая вспышка — учредили вымпел за чистоту рабочего места. И опять ничего... А соревнование очень подбадривало людей.

Система организации соревнования на заводе выглядит простой истройной. Соревнуются цехи. Отмечаются лучшие рабочие. Регулярно подводятся итоги в целом по заводу. Вроде бы она себя оправдывает — за полугодие завод добился первенства в соревновании среди предприятий района. Это в масштабе завода. Как же ощущается ритм соревнования на местах?

**ПРОФОРГ** участка сборки и промывки в отпуске. Обращаюсь к мастеру Николаю Никитовичу Краснову. Он едва ли не первый день на работе после отпуска. В курс дел на участке еще не вошел. Но слышал уже, что Соломенн выполнил пятилетку досрочно. Собирается поздравить. На мой вопрос, как же без соревнования на участке, показал те же, уже просмотренные нами индивидуальные обязательства. И все. «Действительно, когда-то на участке было организовано соревнование. Но давно это было». Адресует в цехком. Секретарь цехкома мало чего смогла добавить. Упоминает те же обязательства. Говорит, что при подведении итогов на цехком отмечаются лучшие рабочие, а мастера на участке сообщают об этом в коллективе. По участкам, видимо, итоги подводятся раз в год. Впрочем... адресует к плановикам.

И здесь, в плановом, истина наконец-то предстает уже не в смутных очертаниях, а в полном блеске всех подробностей. Меня вводят в специфику производства. По характеру оно ремонтное. По методу — поточное, так что волей-неволей каждый участок подгоняет и подгоняется другим. Из предыдущего опыта организации соревнования на участке выявилось, что подведение технико-экономических итогов работы здесь неэффективно, они все почти одинаковы. Поэтому такая система сохранена лишь для вспомогательного цеха, там она оправдывает себя. А в основных... Пауза, за которой следует нечто вроде озарения. — «Но ведь вам же не сказали о самом главном. Личные творческие планы!» По производственным показателям прошлого года они рассчитаны по нормо-часам. И каждый видит, как у него с планом, работает по ним с января. «Можете пройти к нормировщикам, посмотреть».

Ох, уж эти всезнающие нормировщики! Действительно, планы есть. Вспомнилась висящая на участке Соломенна таблица, где против фамилий идут колонки цифр. Но сверху подписано: выполнение

плана и сообразительств. А столбик один — то есть только план.

В плановом отделе узнала я еще одну интересную вещь: решением завкома от 15 августа утверждено новое положение о соревновании бригад на участке и учреждении звания «Лучший рабочий по ремонту авиатехники». Значит, просчет в системе ликвидирован? Но ведь все предыдущие инстанции, до планового отдела пройденные мной, тоже должны были знать об этом, полмесяца уже прошло после заседания завкома. А мастер участка и заместитель секретаря партийной организации завода Варсанов Иванович Захаров считают, что пока нет условий для организации бригадного соревнования: не хватает рабочих, одна бригада «лается» другой, как же тут соревноваться? Ничего не ведая о решении завкома, этими «объективными» причинами они пытаются объяснить существующее положение.

Выполнение личного творческого плана — основной пункт социалистических обязательств. Но не единственный. И на ремонтном производстве не безынтересны такие показатели, как качество продукции, дисциплина, чистота рабочего места и другие. Их тоже надо отражать, оглашать на собраниях.

На участке также приняты социалистические обязательства, те самые, выполнение которых проверяется в конце года. Их все видят. И тем не менее пока они только висят, раз нет соревнования ни внутри участка, ни внутри цеха. Думается, новое положение все-таки внесет скорые перемены, оживит жизнь в коллективе. А расстояние от планового отдела до него будет заполнено не вакуумом, а необходимой, доходчивой и, главное, массовой информацией. Подведение итогов выполнения пятилетки планов, внедрение личных творческих планов — явления на заводе, можно считать, новые. Тем более нельзя их компрометировать формальным подходом.

Вернемся к логике. Возможно, недоработанная система организации соревнования на заводе, отсутствие надлежащей гласности несколько не отразилось на конкретных результатах труда Соломенна. Он в деле своем мастер. Человек по характеру добросовестный, основательный. Но если не для него, то для его товарищей это не могло не обернуться известной долей скептицизма к самому принципу соревнования, придающему в нашем обществе характеру труда каждого общественно важный почетный смысл. Вычисленная задним числом фигура передовика не могла не вызвать ста недоуменных вопросов, как и вышло на участке. Победитель соревнования, достигший цели на виду своего коллектива, при его поддержке, — человек, которым гордятся товарищи. Маяк. В этом вся разница.

Р. ТАНИНА.

Свердловск.

### Ответ на письма читателей «Известий»

## О принятых мерах сообщает министр гражданской авиации СССР Б. П. Бугаев

Летом на воздушных линиях страны, как и на всех транспортных магистралях, значительно увеличивается число пассажиров. В это время чаще, чем обычно, приходят в редакцию письма, авторы которых пишут о недостатках в работе Аэрофлота, вносят предложения по совершенствованию работы авиапредприятий.

На эти письма, направленные в Министерство гражданской авиации СССР, редакция получила ответ министра гражданской авиации СССР Б. П. Бугаева.

Министерство, сообщаясь в ответе, рассмотрело письма читателей «Известий». Каждому автору отвечено по существу затронутых им вопросов.

При проверке подтвердились факты, изложенные в письмах т. Красноперова (в аэропорту Минеральных Вод ему неправомерно отказались регистрировать билет), В. Калинина (он писал, что в Омске его не сразу смогли информировать о нужном рейсе), Н. Гавриловой (в Чебокса-

рах справочное дало ей неверные сведения о рейсе), Б. Ботнера (во Львове он с трудом купил билет до Одессы, а самолет летел наполовину пустой), М. Головинова (о плохой организации выдачи багажа в аэропорту Куйбышев). К виновным, допустившим нарушения при обслуживании пассажиров, приняты строгие меры взыскания.

Нарушения в расписании движения самолетов, о которых сообщили Г. Акжигитов, П. Демин, С. Марченко, А. Целуйко, действительно имели место из-за неблагоприятных метеорологических условий.

Задержка 18 мая рейса 652 из Ташкента, когда пассажиры около двух часов дожидались вылета в салоне самолета, об этом писал И. Ефимов, произошла из-за технической неисправности самолета. Представителем министерства на месте произведен разбор этого случая и дано указание руководству службы перевозок аэропорта Ташкент принять меры, чтобы исключить подобные наруше-

ния в обслуживании пассажиров и при возникновении неисправности самолета во время нахождения на борту пассажиров производить обязательно их высадку.

В связи с письмом А. Литвинова и других работников аэропорта Батуми управлением радионавигации и связи Министерства гражданской авиации на 1974 год этому аэропорту запланирована поставка нового комплекта радиолокатора.

По вопросам, поставленным в письме т. Шагиахметова, о совершенствовании организационных форм и методов управления в гражданской авиации, министерством в настоящее время рассматривается проект организационной структуры эксплуатационного предприятия, где более четко будет определена функциональная подчиненность подразделений и служб предприятий гражданской авиации.

Вопросы улучшения обслуживания пассажиров в

аэропортах систематически рассматриваются на коллежиях Министерства гражданской авиации. Руководители авиапредприятий, в аэропортах которых имеют место нарушения в обслуживании пассажиров, строго наказываются.

Министерством систематически проводятся мероприятия, направленные на повышение регулярности движения самолетов, исправности самолето-моторного парка. В аэропорты направлено большое количество средств механизации и оборудования, изготовленных на заводах гражданской авиации, средства информации пассажиров. Ведется строительство новых аэровокзалов. Так, в 1973 г. введены в строй крупные аэровокзалы в Ленинграде, Алма-Ате, Магадане, в 1974 г. — в Челябинске, Днепропетровске, Риге, до конца текущего года планируется вводить в строй аэровокзалы в Донецке, Ижевске, Актюбинске, Анадыре, Киселевске.



Экипаж самолета лета Георгий Долгушев Ан-2 Георгия Долгушева из Уктусского авиапредприятия в прошлом году произвел хорошую работу по обработке 37 тысяч гектаров площадей посевов. При подведении итогов социалистического соревнования среди комсомольских экипажей страны этот коллектив вошел в десятку лучших. Командир самолета Георгий Долгушев. Фото В. Степанова.



**СМОТР-КОНКУРС...**  
Он был объявлен летом прошлого года, когда Министерство гражданской авиации и президиум Центрального Комитета профсоюза авиаработников приняли постановление «О проведении смотра-конкурса общежитий предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации». В декабре — срок подведения итогов. Как сегодня обстоят дела в общежитии Кольцово?

Все началось с собрания. На нем сообщили об условиях соревнования и наградах победителям,

го предприятия, в бухгалтерию, добились, что сама главный бухгалтер побывала в общежитии и увидела его нужды. Теперь для общежития купили телевизор, шторы, стулья и прочие мелочи, без которых нет удобства и уют.

Уже давно объявлен конкурс на самую чистую и уютную комнату. Победителям розданы призы — пять радиол. Но последнее время конкурс затих, призы не переходят, так и остались у прежних победителей. Возможно, тому виной обычное летнее затишье,

чтобы было интересно всем.

**БЫТСОВЕТ** вовлекает молодежь в кружки, которые работают при клубе, помогает комитету ВЛКСМ Кольцово в спортивной работе, организует культпоезды в кино, выезды в театры города, на экскурсии. Выезды нечасты. Что ж, не так-то легко собрать людей — у одних вылеты, у других работа в разные смены. Но дело это нужно продолжать. Чтобы человек пос-

листических стран, о проблемах молодежи запада. Молодые лекторы анализируют и обобщают материал. Но почему бы их слушателям самим не поучиться мыслить, рассуждать, а не заглаживать готовое? — Увы, диспутов и дискуссий в красном уголке не бывает.

В плане бытсовета значится выпуск стендов «В. И. Ленин», «XXIV съезд», «9-й пятилетке — ударный труд», фотопитрины, посвященной комсомолу. Пока в красном

в том, что активисты не получают должной поддержки и помощи от руководителей. Начальник отдела кадров Кольцовского авиапредприятия Н. П. Ветлугин проводил, правда, беседу «Льготы для совмещающих работу с учебой». Секретарь комсомольской организации предприятия В. Глебов в июне беседовал с молодыми избирателями. Вот, пожалуй, и весь их вклад. А помощь очень нужна.

Как требовать полноценной общественной работы с комсомольцев общежития, если нет у них наставника — до сих пор не могут найти человека на должность воспитателя. Впрочем, не так давно была хорошая кандидатура: человек с высшим юридическим образованием, молодой, энергичный. Единственное условие, которое он ставил, — комната для семьи. Можно было пойти навстречу нужному работнику. Но никто ничего не сделал. И воспитателя снова нет.

Когда был объявлен смотр-конкурс, общежитие посетили командир авиапредприятия Г. Г. Борисов, его заместитель по политико-воспитательной работе А. Н. Кобелев, заместитель по летной части И. В. Мазин, заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе Б. Т. Назаренко. Прошли по помещениям, посмотрели, обещали помощь. Но на том визит кончился. А об общежитии забыли.

П. ДЕМЕНЦЕВА.



За рубежом идут работы по созданию самолета, который будет взлетать и приземляться без помощи шасси, вместо них будет использоваться воздушная подушка. Такие самолеты смогут взлетать и приземляться на любой неровной поверхности и не будут нуждаться в дорогостоящих взлетно-посадочных полосах.

**Пират пойман**

Мрачный «рекорд» поставил 18-летний японец, пытавшийся захватить самолет «Боинг-747», на борту которого находилось 426 человек. До этого самым крупным происшествием считался захват голландского авиалайнера с 288 пассажирами.

Как оказалось, пират, имя которого в соответствии с японскими законами сохраняется в тайне, совершил акт воздушного пиратства будучи невооруженным.

Случаи воздушного пиратства в последнее время стали происходить реже. Это объясняется жесткими мерами, которые приняла государственная авиация.

**Навестили и ... забыли**

наметили первые мероприятия, которые не открыли новой эры, но стали продолжением той работы, что велась общезначимым и раньше. Смотр-конкурс преследует две цели. Первая — улучшение бытовых условий жильцов. Вторая — усиление их коммунистического воспитания. Бытие и сознание. Начнем с бытия.

Бытсовет всегда был опорой комеданта Анны Ивановны Борисовой и в хозяйственных, и в общественных делах. Многие приходится делать на общественных началах. Самы жильцы привозят белье из прачечной, ремонтируют телевизор, вставляют стекла, по весне все вместе сажают цветы около корпуса.

Такова необходимость. Однако она причает ребят чувствовать себя хозяевами в своем общежитии. Есть традиция: каждого вселяющегося Анна Ивановна сразу расспрашивает — что он может делать для общежития, какие имеет способности и таланты. Не все, правда, рвутся применить все способности, мешают и текучесть кадров, и... свадьбы («уводят моих активистов», — сокрушается Анна Ивановна), но постепенно собрался костяк постоянный, «кадровых» и самых деятельных.

Быт складывается из мелочей. И недавно бытсовет выиграл крупную битву за эти «мелочи». Комсомольцы ходили к командиру Свердловско-

которое чувствуется во всей работе бытсовета.

**ТРЕТЬ** всех жителей светлого дома по улице Бахчиванджи учатся. Учебный сектор бытсовета не только выпускает экраны успеваемости, и проверяет, кто пропускает занятия в вечерней школе. Зоя Микушина, учительница по профессии, всегда поможет разобраться в трудном материале, объяснит непонятное.

— Есть возможность заниматься? — такой вопрос я задавала многим. Ответ всегда был примерно один: — От комнаты зависит. Смотря кто соседи.

А почему так? Ведь есть учебная комната. Увы, она редко используется по назначению. Обычно туда селят прибывших на сессию или в командировку. А ведь в приказе министра гражданской авиации от 3 июня 1974 года особо оговаривается требование использовать учебные комнаты и красные уголки в общежитиях по назначению. Винить комеданта? Анна Ивановна получает распоряжение — селить. И селит. А руководителям Кольцовского авиапредприятия и горя мало. Почему бы им не решить этот вопрос?

Посмотрим теперь, как в общежитии организуют свой досуг, как отдыхают. Отдых каждый понимает в зависимости от возраста, склонностей, интересов. А они разные. Активисты стараются,

ле работы не болтался бесцельно по поселку, не сидел, позевывая, в комнате, если фильм в «Авиаторе» уже видел и на танцы не хочется, а поехал со всеми на концерт, в театр или музей (их, кстати, в городе около десятка). Не надо стараться набрать рекордное количество едущих. Пусть соберется 20—30 человек, но зато пусть поездки будут чаще и разнообразнее.

Молодежь должна не только развлекаться, но и обогащаться духовно. Надо приучить комсомольцев не просто усваивать, а размышлять, думать, высказывать свое мнение. За полтора года в общежитии прошло только одно обсуждение спектакля (это был телефильм «Старики»). Мнениями о фильмах и книгах не делились ни разу. А ведь среди жителей общежития немало людей эрудированных, умеющих мыслить. Яркий пример тому — лекции, которые читают здесь инженеры Кольцово Игорь Прокудин и Николай Колтышев. Они не раз завоевывали призовые места на конкурсах. Живое и интересное рассказывает Н. Колтышев об истории нашего города, И. Прокудин — об идеологической борьбе в молодежном движении развивающихся и капита-

улке висит только один стенд, остальное еще в работе. Это спустя год после начала смотра-конкурса!

Стенгазета «Юность» выполняет функцию праздничной открытки, и не более. Яркая, красочная картинка в половину ватманского листа, вторую половину занимает статья к очередному празднику, переписанная из газеты или журнала. Жизнь общежития газета не затрагивает никоим образом.

В редколлегии есть и художники (Светлана Первушина и Геннадий Катаев), и фотографы, и свой карикатурист (Александр Гришкин). Время от времени они делают на отдельных листках фотопубликации о делах комсомольцев и «молнии», где поздравляют именинников и высмеивают нарушителей порядка. То есть даже та «стенгазетная» работа, которая делается, проходит вне стенгазеты. Зачем же тогда нужна «Юность»? А она могла бы вобрать в себя и фоторепортаж, и сатиру, и информацию о жизни большой семьи, и собственные стихи. Тогда «Юность» стала бы не настанным украшением, а газетой, которую читают.

**И** ТАК, в работе бытсовета можно найти пробелы, но не в них главная беда. Беда

**Смесь**

**Пресс-конференция в Сургуте**

состоялась в Тюменском управлении гражданской авиации. На вопросы журналистов газеты «Известия», Центрального телевидения и Всесоюзного радио ответили главный инженер управления В. И. Болдырев, заместители начальника управления

В. А. Горинов и В. И. Христин.

Журналисты побывали в Нижнеартковске, Сургуте, Тобольске и других городах, ознакомились с участием Аэрофлота в развитии народного хозяйства Западной Сибири.

**Новая реклама**

Известный американский художник Александр Кальдер получил от авиакомпании «Брэмф Эйрвейз», обслуживающей южноамериканские линии, необычный заказ. Ему предложили покрыть своими произведениями фюзеляж

гигантского пассажирского самолета. «Так мы покажем картины Кальдера большому числу людей, а, кроме того, наш самолет будет выглядеть привлекательнее других», — заявил президент компании.

**Улыбки художника**



1. Когда ты, наконец, научишься летать по карте?



2. Честное слово, брал я этот билет... Рисунок С. Ашмарина.

**Даешь экономию!**

Экономия бумаги — проблема государственной важности. О транжирах этого ценного продукта деревообработка дает острые сигналы «Комсомолка», другие центральные газеты. По ним принимают строгие меры.

тех пор, пока солнце не съест на нем все краски и чернила и лист вновь не обретет девственной чистоты. А тогда... зачем портить новый? Бери его и готовь следующий выпуск. Совершенно же чистый лист...

Экономить бумагу! — на этот призыв всем сердцем откликнулся и штаб «Комсомольского прожектора» аэропорта Пермь. Что замечательно, «прожектористы» нашли свой оригинальный метод экономии. Очередной выпуск «Комсомольского прожектора» они ни в коем случае не снимут до

Сколько висеть выпуску — зависит от количества солнечных дней в году. Если уж особенно непогода замучит, не теряйте оптимизма: повисит месяца три-четыре, все равно выпцветет!

Начальника штаба «Комсомольского прожектора» А. Ленского и его помощников, сообщивших новый метод экономии бумаги, в их новаторском поиске полностью поддерживает комитет комсомола авиапредприятия.

Что же, чистого неба, солнечных дней вам, товарищи «прожектористы!» Т. ИНИНА.



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

Редактор Ю. ГЕНДЕРТ.  
 ИС 14159. Заказ № 10592.

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