

# МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ СОВЕТСКИХ АВИАТОРОВ

З кнпажу была поставлена задача — достигнуть на реактивном самолете «201 М» наибольшей высоты с коммерческим грузом в 55.220 кг.

29 октября в 14 часов самолет «201 М», пилотируемый летчиками-испытателями Б. Степановым и Б. Юмашевым, поднялся в воздух. Тяжелый воздушный корабль уверенно набирает высоту.

— Я «Стрела-3», высота 13 тысяч метров! Это новое мировое достижение. Еще никто в мире не поднимал на такую высоту максимальный коммерческий груз. Интересно отметить, что экипаж самолета «201 М» более чем на 1,5 тонны превысил официальный мировой рекорд, зарегистрированный ФАИ для самолетов с поршневыми и турбовинтовыми двигателями, принадлежавший американцу Д. Томпсону.

На 20 тонн превышен официальный мировой рекорд, установленный в 1958 году на реактивном самолете KC-135 «Стратотанкер» американцем В. Хоуллом. Он поднял на высоту 2000 м груз весом 35.421 кг.

**30** ОКТАБРЯ выдающегося достижения добился экипаж тяжелого реактивного самолета «103 М», пилотируемого летчиком-испытателем А. Липко и вторым пилотом Ю. Юмашевым.

Имея на борту 27 тонн коммерческого груза, самолет «103 М» в 15 часов 12 минут по москов-

скому времени прошел линию старта и лег курсом на город Оршу, где находились спортивные судьи.

Полет проходил на высоте 7—8 тысяч метров на максимальных скоростных режимах и закончился блестящим успехом наших летчиков.

Весь маршрут длиной 1002,98 километра самолет пролетел за 58 минут 30 секунд. Средняя скорость составила 1028,664 километра в час.

Этот результат является новым достижением мирового класса. А. Липко в данном полете установил несколько мировых достижений.

**М** АШИНА на сверхзвуковой скорости рвалась вперед. Задача летчика состояла в том, чтобы пройти базу с максимальной скоростью. И вот самолет «Е-66» звенящей стрелой прошел над мерной базой, показав скорость, равную 2.388 километрам... Разворот на обратный курс, машина снова устремила к мерной базе. Это было 31 октября.

Спортивные комиссары с помощью точнейших приборов определили, что в одном из заходов «Е-66», пилотируемый Г. К. Мосоловым, развил скорость, равную 2504 километра в час. Такой результат достигнут впервые в мире! Он намного превышает абсолютный рекорд скорости полета, зарегистрированный ФАИ.

Замечательный подарок Родине преподнесли советские летчики в честь 42-й годовщины Великого Октября!



Орган политотдела Уральской отдельной авиагруппы ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

№ 89 (911) СУББОТА, 21 НОЯБРЯ 1959 г. Год издания 17-й

**Л** ЕТНОМУ составу Тюменской авиагруппы приходится выполнять большой объем разнообразных работ по авиационному обслуживанию многочисленных заказчиков.

От четкой деятельности командиров летных коллективов по организации летной работы и от выполнения каждого задания отдельным экипажем, пилотом зависит успех завершения плана предприятия или организации, которые пользуются услугами воздушного транспорта.

Летный состав Тюменской авиагруппы успешно справляется с заданиями по обслуживанию геологов. Это подтверждается тем, что к празднованию 42-й годовщины Октября Тюменским геологическим управлением награждены Почетными грамотами «За образцовую организацию авиационного обслуживания, обеспечившего высокие показатели плана аэро-

**Энтузиасты семилетки**

**ЗАКАЗЧИК БЛАГОДАРИТ**

геофизических работ» — командир вертолетного подразделения Иван Тихонович Хохлов и заместитель командира летного коллектива самолетов Ан-2 Владимир Артемьевич Биркин; «За активное участие в выполнении плана аэрогеофизических работ» — командиры самолетов Ан-2 Алексей Андреевич Мешков и Александр Ильич Лепешкин.

Эта заслуженная награда является примером того, как надо на деле бороться за обеспечение выполнения задач семилетнего плана.

**Б. НАХИН,**  
заместитель командира Тюменской авиагруппы по политчасти.

## За высокую регулярность полетов

На днях вышел приказ командира авиагруппы «О состоянии и мерах повышения регулярности движения самолетов в подразделениях Уральской отдельной авиагруппы ГВФ».

В этом документе говорится о том, что на протяжении всего прошедшего периода 1959 года командованием авиагруппы неоднократно обращалось внимание командиров подразделений на необходимость принятия действенных мер для повышения регулярности. Однако до сего времени в этом направлении не достигнута положительная результативность. По-прежнему коллектив авиагруппы по регулярности движения самолетов имеет показатель ниже среднего по Аэрофлоту.

Так, по отчетным данным регулярность полетов по воздушным линиям Урала в августе составила 58,2 процента, в сентябре — 68,6, в октябре — 40,5 процента. Регулярность по самолетовылетам также низка и за последние месяцы продолжает снижаться.

Особенно неудовлетворительна регулярность в аэропорту Свердловск и составляет за сентябрь 73,4, а за октябрь — 61,6 процента. Это объясняется отсутствием необхо-

Под таким лозунгом в сентябре нынешнего года редакция газеты «Авиатор Урала» провела рейд печати в Свердловском аэропорту. По итогам рейда были опубликованы соответствующие материалы в двух номерах газеты. Результаты работы рейдовой бригады печати обсуждались также на совещании в политотделе.

### По следам наших выступлений

димой организаторской работы со стороны начальника аэропорта П. П. Збыковского, его заместителя по политической части А. Д. Носова и руководителя отдельных служб по обеспечению регулярности выпуска каждого рейса, особенно рейсов первоначального отправления. Например, в сентябре регулярность вылета первоначального рейса Свердловск—Горький составила 16,7 процента, а в октябре — 0 процентов.

По вине личного состава аэропорта произошло 24 задержки и два срыва рейсов, в том числе только по вине работников отдела перевозок 17 задержек и два срыва рейса.

Начальник отдела перевозок Свердловского аэропорта Б. В. Завгородний, неоднократно предупреждавший за бесконтрольность в работе смен ОП, выводов для себя не сделал и никаких мер по улучшению обслуживания рейсовых самолетов и пассажиров

не принял. Он продолжает мириться с тем положением, что рейсовые самолеты длительное время простаивают в ожидании разгрузки и загрузки.

Большое беспокойство вызывает то обстоятельство, что в Свердловском аэропорту, а также в других подразделениях из месяца в месяц продолжают иметь место задержки самолетов по одним и тем же причинам.

Неудовлетворительное состояние регулярности движения самолетов объясняется тем, что многие командиры подразделений не вскрывают истинных причин задержек и отмены рейсов, не анализируют состояние регулярности полетов, недостаточно мобилизуют общественные организации на борьбу за предупреждение задержек и отмены рейсов, слабо ведут воспитательную работу по повышению ответственности каждого авиаспециали-

ста за своевременный выпуск самолетов.

Командир Уральской авиагруппы приказал — по каждой задержке и отмене вылета рейсовых самолетов, допущенных по вине работников подразделения, принимать строгие меры дисциплинарного воздействия, причины задержки или отмены вылета глубоко анализировать, делая их предметом широкого обсуждения среди личного состава.

Командирам подразделений совместно с заместителями по политической части улучшить воспитательную работу в службах, непосредственно обеспечивающих подготовку, обслуживание и выпуск самолетов в рейс.

За низкую требовательность, бесконтрольность и беспринципность в решении вопросов по обеспечению своевременного выпуска рейсовых самолетов, что привело к снижению регулярности самолетов, начальника службы перевозок Свердловского аэропорта Б. В. Завгороднего с должности снять.

Указать заместителю начальника аэропорта Свердловск А. А. Теплицкому на отсутствие с его стороны контроля за планированием вылетов самолетов, вследствие чего имеют место задержки рейсов по вине работников службы движения.

Начальнику Свердловского аэропорта П. П. Збыковскому и его заместителю по политической части А. Д. Носову за отсутствие с их стороны личного контроля за состоянием регулярности полетов и слабую практическую организаторскую работу по ее повышению объявить выговор.



Ты молодец, Федор!

### «Супер-Аэро-45» в Свердловске

На многих местных воздушных линиях Советского Союза эксплуатируются легкие чехословацкие самолеты «Супер-Аэро-45». Однако на уральских авиатрассах самолеты такой марки до сих пор не летали.

Тем больший интерес вызвало появление в Свердловске «Супер-Аэро-45». Этот самолет 17 ноября приземлился на городском аэродроме. Плавные, обтекаемые линии машины, оригинальная форма фюзеляжа, два мотора, расположенные в крыльях, — все это привлекало на летное поле многочисленных зрителей.

Самолет «Супер-Аэро-45» прилетел в наш город специальным рейсом, по заказу Белорецкого металлургического комбината. Возвращаясь обратно, эта четырехместная машина взяла из Свердловска двух пассажиров.

Она стартовала с нашего аэродрома в 13 часов 26 минут. А всего лишь через 46 минут уже приземлилась в пункте первой посадки в Челябинском аэропорту. Таким образом средняя скорость полета «Супер-Аэро-45» составила 240 километров в час!

«За высокие показатели в соревновании по профессиям в течение шести месяцев подряд и высокую трудовую дисциплину занести на Доску почета подразделения пилота Ломова Ф. Т.». Так говорилось в приказе командира Челябинского подразделения.

Эта оценка деятельности молодого летчика вполне заслуженна. Какое бы задание ни поручалось Федору Ломову, он всегда выполняет его на «отлично» и точно в назначенный срок. Работая в Челябинске три года, передовой пилот достиг уже значительных «высот».

Три месяца в нынешнем году Федор трудился на авиационно-химических работах. За сезон на своем легкомысле Як-12 он обработал 17.800 гектаров. В сентябре Ф. Т. Ломову было доверено авиаобслуживание семи геологоразведочных партий, ведущих съёмочные работы.

Сейчас молодой пилот начал выполнять полеты по санзаданиям. Это право завоевано им в результате настойчивого совершенствования своего летного мастерства.

Что можно сказать о таком пилоте? Только одно — молодец!



За личный безаварийный налет и безупречную работу награждены нагрудными значками «За налет 1.000.000 километров» бортмеханик М. М. Поминов, бортрадисты Р. Я. Зорин, Л. Г. Свалов и В. И. Сысков.

Нагрудные знаки «За налет 500.000 километров» вручены командирам кораблей В. К. Василисину и В. М. Фроловскому, вторым пилотам Ю. Г. Абатурову, В. М. Вострецову и Г. Д. Мундякову.

## ПРЕРВАННЫЙ РЕЙС...

Важнейшей задачей гидрометеорологической службы является обеспечение безопасности полетов по синоптическим данным. Борьба с летными происшествиями, связанными с неблагоприятными метеорологическими условиями и предпосылками к ним, должна вестись систематически, упорно и настойчиво.

А ведь прерванные рейсы (возвраты самолетов) из-за плохих метеоусловий, не предусмотренных в прогнозах, как раз и являются самой настоящей предпосылкой к летному происшествию.

На АМСГ Свердловского аэропорта есть все необходимое для ликвидации подобных предпосылок к летным происшествиям: опытные инженерные кадры, оснащенные новейшим оборудованием, самолетное зондирование атмосферы, связь, широкая возможность использования бортовой погоды.

Но, к большому сожалению, в коллективе этой метеостанции не ведется настоящей борьбы за ликвидацию случаев возвратов самолетов, связанных с неоправдавшимися прогнозами погоды по району аэропорта. Так, в прошлом квартале зарегистрировано семь прерванных рейсов (в том числе трех самолетов Ту-104) по этой причине.

26 октября по неоправданному прогнозу было два возврата самолета. Почему же это произошло?

Синоптик А. С. Прокопьева в прогнозе с 6 часов 00 минут до 9.00 давала такую погоду: «Облачность 7—10 баллов слоисто-кучевая, кучево-дождевая высотой 200—300 м, кратковременные осадки, видимость 4—10 км, в осадках — 2—4 км». По этому прогнозу можно было принимать

самолеты. В 7 часов 00 минут погода стала ухудшаться и в 7 час. 25 мин., когда самолеты были уже в воздухе, тов. Прокопьева дала корректив. Фактическая погода соответствовала данному коррективу. Руководитель полетов принял решение посадить летящие самолеты на запасных аэродромах, так как погода не соответствовала минимуму Свердловского аэропорта. Рейсы были прерваны.

Аналогичная картина наблюдалась и 10 ноября (синоптик Г. А. Федорова). Прогнозом не было предусмотрено опасное для авиации метеорологическое явление — туман. В итоге — три прерванных рейса!

Лишняя затрата государственных средств, нервирование пассажиров, предпосылка к летному происшествию — вот что такое прерванный рейс.

Одной из причин, ведущих к неправильному анализу и прогнозированию погоды по району аэропорта, является то, что синоптик, прогнозирующий погоду по району аэропорта, занят и на консультации летного состава, вылетающего в рейсы, и выдачей бланков погоды АВ-5. Так было, например, 12 ноября у синоптика Г. П. Бородиной.

При таких условиях, конечно, нет возможности в полной мере произвести высококачественный анализ и сделать расчет наступления того или иного метеорологического явления, опасного для авиации.

Вот почему работникам метеостанции Свердловского аэропорта надо перестроить свою работу. Этого ждут от коллектива АМСГ все представители Аэрофлота.

**А. ЕРШОВ,**  
и. о. старшего штурмана аэропорта.

В Курганском подразделении в обстановке деловой, принципиальной критики прошло отчетно-выборное партийное собрание. Коммунисты активно, по-деловому, обсудили отчетный доклад секретаря партийного бюро тов. Андреева.

Выполняя решения XXI съезда КПСС, парторганизация этого подразделения настойчиво вынашивает во все стороны летной деятельности коллектива, решительно борется с недостатками, мешающими дальнейшему улучшению количественных и качественных показателей. В результате большой организаторской работы командно-руководящего состава, партийной организации и всех коммунистов личный состав подразделения добился определенных успехов в выполнении производственного плана, обеспечении безопасности полетов, укреплении дисциплины и усилении политико-воспитательной работы.

Но было бы неправильно полагать, что в деятельности партийной организации уже нет недостатков. Они еще есть, к тому же весьма существенные и их немало. Вот об этом на отчетно-выборном собрании подробно говорил докладчик и выступающие в прениях. Острая, принципиальная критика свидетельствовала о зрелости коммунистов, их стремлении решительно устранить недостатки, мешающие улучшать деятельность подразделения.

С большой озабоченностью коммунисты указывали на упущения в воспитательной работе с личным составом. Да это и понятно. Ведь в подразделении имеют место нарушения трудовой и летной дисциплины, предостережения к летным происшествиям.

В своем выступлении коммунист тов. Егоров говорил, что в воспитательной работе участие принимают лишь немногие командиры и начальники. Больше того, эту работу старается главным образом вести сам заместитель командира по политчасти тов. Воробьев, не привлекая к ней других. В выступлениях же тов. Егорова была большая тревога о слабой работе кружков и семинаров сети политического просвещения. И эта озабоченность вполне справедлива. Достаточно сказать, что до сих пор посещаемость в кружках низкая, слушатели к занятиям

готовятся плохо, не выступают активно при обсуждении поставленных пропагандистом вопросов. Справедливо было замечено, что начальники служб самозабвенно от этой работы, не знают, где их подчиненные учатся и учатся ли они.

— Основная задача летной службы, — сказал тов. Тюменцев, — заключается в том, чтобы выполнить производственный план без летных происшествий.

## В обстановке деловой, принципиальной критики

Но этого мы пока не добились. В подразделении плохо обстоит дело с планированием полетов и тренировок летного состава. План полетов часто изменяется. Пилот готовится по одному маршруту, а его посылают по другому. Тренировка летного состава проводится с большим опозданием.

Серьезной критике была также подвергнута на собрании работа преподавателей учебно-тренировочного отряда тт. Иванова и Орликовского за их слабую подготовку к проведению занятий со слушателями. В своих выступлениях на собрании коммунисты тт. Белозеров, Черепанов, Черноморченко, Кучеренко правильно подчеркивали, что партийная работа — это прежде всего воспитание людей, формирование у них коммунистического сознания. Здесь одинаково нужны и постоянная требовательность, и доброжелательная критика, и забота о политическом воспитании людей. Но этого иногда не хватало партийному бюро и его секретарю тов. Андрееву. «Мало воздействуем мы на людей убедительным словом, — говорили выступающие, — а больше всего прибегаем к дисциплинарным мерам и партийным взысканиям».

— Однако бывает и наоборот, — сказал коммунист тов. Черноморченко. — По указанию секретаря партбюро тов. Андреева имел место такой случай. Один из нарушителей дисциплины в автослужбе тов. Кондратов, которого надо было уволить за грубое нарушение, связанное с употреблением

спиртных напитков, получил другую работу и даже с большим окладом.

Важный вопрос затронул в своем выступлении коммунист тов. Левицкий. Он говорил о серьезных недостатках в работе командиров и начальников среднего звена, о их нетребовательности, о слабом участии в обучении и воспитании подчиненного им состава. Он также критиковал партийное бюро за слабое руководство деятельностью партийной группы летной службы, за невнимание к ней со стороны секретаря, партбюро тов. Андреева, что приводило к нездоровым взаимоотношениям между командно-руководящим составом.

— Серьезную тревогу в деле обеспечения безопасности полетов вызывает такой вопрос, как отсутствие надлежащей связи с Челябинским аэропортом, — говорил в своих выступлениях тт. Усов и Кучеренко. — Об этом знает и руководство авиагруппы, но мер к улучшению пока не принято.

О необходимости ярче и шире пропагандировать передовые методы труда, внедрять автоматизацию и механизацию в производство говорил коммунист тов. Матвеев. На собрании также отмечалось недостаточное руководство со стороны партбюро деятельностью профсоюзной и комсомольской организаций.

Отчетно-выборное партийное собрание прошло активно, в обстановке деловой и принципиальной критики. Ценные предложения и критические замечания коммунистов легли в основу принятого решения. **В. БОЛЬШАКОВ**, заместитель начальника политотдела.

# Учиться — ВСЕГДА ПРИГОДИТСЯ!

Огромное внимание уделяют партия и правительство обучению трудящихся без отрыва от производства.

Школа рабочей молодежи № 42 (в Свердловском аэропорту) дала среднее образование многим авиаработникам. Некоторые из них успешно продолжают свое образование в вузах. Например, в Уральском политехническом институте учатся наши выпускники — штурман П. М. Поташев и работник службы связи А. И. Судаков, закончившие десятилетку с золотыми медалями, авиатехник Н. М. Устюгов и другие.

В Высшем авиационном училище занимаются шесть человек, закончивших нашу школу. Среди них командиры кораблей В. В. Попов, А. Ф. Манин, А. Н. Болонин и другие.

Особенно большой набор авиаспециалистов мы имеем в этом учебном году. Около сорока человек учатся только из ЛЭРМа. Много пришло работников гаража во главе со своим начальником. Из транспортного подразделения пришли семнадцать человек. Среди них командиры кораблей, вторые пилоты, радисты, бортмеханики.

Приятно слушать на уроках полные, исчерпывающие ответы наших учащихся — командиров кораблей Г. В. Попова, А. Ф. Кичигина, второго пилота Г. Д. Мундякова, техников ЛЭРМа А. Е. Першина, А. П. Петухова, работника связи Л. А. Тупицина и многих других. После трудового дня эти люди с большой настойчивостью овладевают знаниями.

И тем досаднее бывает нам, педагогам, когда некоторые учащиеся вдруг бросают школу, заявляя о том, что у них нет времени учиться или нет необходимости в этом. Необдуманно поступила группа летного состава В. М. Ипатов, П. К. Белоглазов, оставив занятия в 8-м, П. Е. Левченко, Г. Н. Репин, А. М. Казанцев — в 10 классе. Впоследствии эти товарищи поймут свою ошибку, но время, золотое время, будет упущено.

Уже несколько лет подряд начинает заниматься в школе В. Н. Моисеев, но никак не решится закончить хоть один учебный год. Почти совсем не посещают школу комсомолки службы связи И. А. Зырянова, Т. И. Чижова, Т. И. Муравьева, хотя девушкам ничто не мешает заниматься.

Это говорит не только о легкомыслии данных товарищей, но также является серьезным минусом в работе комсомольских и партийных организаций. Замполиты и комсорги еще очень мало внимания уделяют вопросам обучения личного состава в вечерней школе. Не ведется никакого контроля за посещением и занятиями учащихся.

Занятия в вечерней школе — важное дело. Они говорят о стремлении людей получить образование, стать полноценными специалистами. Об этом нельзя забывать руководителям служб и партийно-политическим работникам.

Т. ПИВЧИК,  
директор школы.  
В. САЛЬНИКОВА,  
преподаватель.



«Юность отцов» — на клубной сцене

В Челябинском подразделении организован кружок художественной самодеятельности. Активное участие в его создании приняли авиатехник коммунист Ю. А. Твердилов и инженер-экономист комсомолка В. П. Ципилева.

29 октября, в юбилей 41-й годовщины Ленин-

ского комсомола, силами вновь созданного драмкружка была поставлена пьеса Бориса Горбатова «Юность отцов». Хорошо исполнили роли: Наташи Логиновой — радиооператор Н. А.

Григорьева, Степана Рябинина — авиамеханик Д. Ф. Нестерук, Антона — авиатехник В. В. Чернышев, Логинова — авиатехник Ю. А. Твердилов, мадам Обломок — секретарь Г. Н. Степа-

нова, Ефимчика — радиотехник А. А. Кондрашин, и другие.

Зрители тепло поблагодарили коллектив драмкружка и пожелали больших успехов в дальнейшей работе.

Начали работать кружки хоровой и хореографической.

Есть основания надеяться, что художественная самодеятельность в Челябинском подразделении займет должное место в жизни коллектива.

Ф. КОРОЛЕВ,  
зам. секретаря партбюро.

НА СНИМКЕ: участники драматического кружка обсуждают эскизы декораций, нарисованные Владимиром Чернышевым — членом бригады, борющейся за звание коммунистической.

Фото В. АЛЕКСЕЕВА.

## Из писем в РЕДАКЦИЮ

### Новая техника зовет

Сейчас при учебно-тренировочном подразделении занимаются две группы пилотов — самолетов Як-12 и вертолетов Ми-1.

На днях для слушателей было организовано ознакомление с новой материальной частью. Слушатели осмотрели реактивный самолет Ту-104 и турбовинтовую

машину Ил-18. Объяснения по этой марке самолетов давал командир УТО В. В. Прокопчук.

После осмотра у многих слушателей появилось большое желание изучить и освоить эту новую авиационную технику.

А. МЕЗЕНЦЕВ,  
командир летного коллектива.

## „РЖАВЧИНУ“ НАДО ВЫВОДИТЬ

добиться прекращения скандалов.

Очень большую работу по охране общественного порядка ведут Н. Глухов, В. Гончаров, В. Берестов, В. Мартынов. Есть у нас и девушки. Света Сумичева и Неля Авдеева — очень активные члены дружины.

В штаб дружины авиагарнизона входит четырнадцать человек — представители различных служб. Вместе с командами члены штаба должны дежурить в клубе и на территории авиагарнизона. Именно должны. Это слово употреблено не случайно. Однако на деле не всегда так получается. Например, товарищи Е. П. Пакулин и И. Ф. Адам давным-давно уже не появлялись на дежурства. А заместитель начальника штаба дружины Е. П. Федосьян, узнав, что ему придется один раз дежурить в ноябре, одирился чуть ли не скандал. Он вспомнил и о том, что учится в вечернем университете, и о

различных заседаниях. Коротко, причины не особенно уважительные, но тем не менее тов. Федосьян настаивает на освобождении его от дежурств.

И ведь таких «мертвых душ» в дружине теперь немало. По списку народу здесь много. В команде аэропорта числится 39 человек, в команде ЛЭРМ—42, СМУ—14 человек. Тем не менее на дежурства ходят регулярно 12—20 дружинников, причем всегда одни и те же. Почти половина членов дружины лишь числится в списках. Кому же нужна эта «списочная массовость»?

Не всегда соблюдается и график дежурств команд. Так, 31 октября команда транспортного подразделения на дежурство не явилась. Командир ее М. Ф. Титов ограничивает свою работу в основном сбором фотокарточек на удостоверение и выдачей последних. А кто же должен отвечать за явку на дежурства?

Еще слишком мало внимания дружине уделяют и начальники служб, и командование аэропорта. Например, начальник автобазы В. Н. Моисеев не знает даже, кто у него работает в дружине. Както произошел такой курьезный случай. В день выдачи зарплаты В. Н. Моисеев позвонил начальнику штаба дружины В. Н. Батурину и просил прислать дружинников, так как один из шоферов, находясь в нетрезвом состоянии, начал буянить. А почему бы тов. Моисееву самому не организовать своих людей, в первую очередь дружинников, и не привести хулигана в чувство?

Начальник службы связи В. Г. Зенцов считается членом дружины. Но только лишь считается, а на дежурствах его не видно. А если спросить А. А. Теплицкого, кто из

работников службы движения состоит в дружине, то на этот вопрос вы не дождетесь ответа.

На различных собраниях все горячо ратуют за необходимость борьбы с нарушителями общественного порядка, много красивых слов говорят о воспитании человека нового общества. А вот как дойдет до дела — в кусты! Как же: ведь хулиган может оскорбить, может ударить... Но если мы все дружно выступим против хулиганов в быту, против разгильдяев на производстве, то ведь их не станет. Хотя, конечно, они не исчезнут сразу, как по мановению волшебной палочки.

Бездельники и хулиганы — это ржавчина, пытающаяся как-то помешать нашим людям, занятым большим социальным делом. Эту ржавчину надо выводить беспощадно, ей не должно быть места в нашем обществе.

И. КОДЯКОВ,  
член дружины.