

# МЫ ПРИДЕМ К ПОБЕДЕ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

В. И. ЛЕНИН.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

«УДАРНИКИ И КОЛЛЕКТИВЫ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА — ЭТО ОПОРА ПАРТИИ В БОРЬБЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС, ЭТО, ОБРАЗНО ГОВОРЯ, ЗНАМЕНОСЦЫ НАШЕГО ДВИЖЕНИЯ К КОММУНИЗМУ».

Н. С. ХРУЩЕВ

## Авиатор Урала

№ 42 (1251),  
СУББОТА  
1 ИЮНЯ  
1963 г.  
Год издания  
XXI

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

## Разведчики БУДУЩЕГО НАМЕЧАЮТ РУБЕЖИ

29 мая в Кольцовском аэропорту состоялось совещание передовиков соревнования за коммунистический труд, Уральского управления ГВФ. С большим докладом о задачах ударников и коллективов коммунистического труда в обеспечении досрочного выполнения государственного плана, повышения летного мастерства и культуры обслуживания пассажиров выступил председатель теркома В. С. Кизиков.

Участники совещания поделились опытом работы, вскрыли ряд недостатков в своей практической деятельности, наметили очередные задачи в движении за коммунистический труд.

По решению Уральского территориального комитета профсоюза, — сказал командир самолета Ил-18 тов. ГОРСКИЙ, — я был послан от коллектива авиатранспортного подразделения на Всесоюзное совещание передовиков соревнования за коммунистический труд, которое проходило в Кремле. 24 апреля нас, участников совещания, пригласили на заключительное заседание работников промышленности и строительства. Тепло встретили присутствующие выступление Н. С. Хрущева. Глава нашего правительства дал глубокий анализ развития экономики страны, подчеркнул важнейшие задачи, стоящие перед работниками промышленности, транспорта, строительства, в борьбе за быстрое претворение в жизнь решений XXII съезда КПСС.

Вливаясь в могучий поток коммунистического соревнования, наш коллектив в 1961 году взял на себя обязательство бороться за высокое звание. Всего в этом соревновании участвует более 370 человек. 12 экипажей, 70 авиарботников уже удостоены звания разведчиков будущего.

Авиарботники понимают, что для активного участия в строительстве коммунизма необходимо овладеть знаниями, расширять культурный кругозор, повышать квалификацию. Многие из наших товарищей успешно сочетают свой труд с учебой. Однако было бы неправильно говорить, что в вопросе соревнования за коммунистический труд мы сделали все. У нас есть недостатки, и мы должны их устранить. Главный и основной недостаток в нашей работе — это вопрос обеспечения безопасности полетов. Уже в этом году по вине личного состава в подразделении произошло две поломки самолетов.

Среди некоторой части личного состава не изжиты случаи опоздания на работу. Только за четыре месяца этого года на авиарботников подразделения наложено 15 взысканий. Данные примеры говорят о том, что у нас не все обстоит благополучно с дисциплиной.

В НАШЕМ коллективе, — сказал представитель Челябинского подразделения тов. ПАНКОВ, — раз-

вернулось соревнование за достойную встречу июньского Пленума ЦК КПСС. В авангарде этого соревнования идут наши лучшие производственники тт. Агафонов, Ареямнов, Слепин и многие другие.

Однако вместе с положительной работой в нашем коллективе имеется немало недостатков. Слабо еще развернуто у нас соревнование за коммунистический труд, не практикуется обмен опытом между коллективами, некому следить за наглядной агитацией. Особенно это заметно после отъезда заместителя командира по политической части тов. Нахина. Кроме того, своевременно выполнить государственный план нам пока мешает острая нужда в материальной части. Самолеты подолгу простаивают на регламентных работах. А начальник ЛЭРМ тов. Пушкинцев все сваливает на нехватку людей. Вместе с тем, мы надеемся выправить отставание от плана, успешно выполнить обязательство — летать без летных происшествий.

С ЛОВО предоставляется пилоту Тюменского подразделения тов. ИНЕСИНУ. Он говорит о том, что коллектив подразделения в развертывании соревнования за коммунистический труд проделал большую работу. Ряд коллективов присвоено почетное звание коммунистических. Однако недостатком следует считать то, что персональных социалистических обязательств в коллективе было взято мало. Этим можно объяснить то обстоятельство, что «маяков» у нас еще недостаточно.

В коллективе подразделения всем известны дела передовых работников тт. Мусаткина, Михалева, Бессонова, Воробьева и многих других. Они стремятся выполнить план без единого летного нарушения. Изю дня в день совершенствовать летное мастерство.

НАШЕЙ смене было присвоено звание коллектива коммунистического труда в 1961 году, — начал свое выступление руководитель полетов Свердловского аэропорта тов. СВИНТЕЦКИЙ. — За два года движениями сделано немало добрых дел. Введены в строй молодые диспетчеры, улучшена учеба личного состава.

Отлично трудятся движением нашей смены тт. Савельев, Зимин, Климов и многие другие. Однако и в нашем коллективе есть недостатки. Имеются они, прежде всего, в воспитательной работе. На протяжении многих лет служба не имела ни единого замечания в трудовой дисциплине. Но вот нашелся один работник, который в праздничный день вышел на смену в нетрезвом виде. Это был диспетчер Мосин. Вся смена возмутилась его поступком. Пришлось расстаться нам с этим товарищем. Это нам послужило серьезным уроком, напоминающим о том, что мало мы занимаемся воспитательной работой среди авиарботников. Искоренить эти недостатки — наш прямой долг.

Хочется выразить уверенность, — сказал в заключение своего выступления тов. Свинтецкий, — что мы справимся с задачами по выполнению плана и обеспечению безаварийного воздушного движения.

НА трибуне представитель салехардских авиарботников тов. ГРЕБЦОВ:

— 192 авиатора борются в нашем коллективе за почетное

ПРОСТОР ОТКРЫТ НАМ  
ВЕЛИЧАВЫЙ,  
НАШ ПУТЬ ПОБЕДАМИ  
БОГАТ.  
И СЛАВА ЛУЧШИХ —  
ЭТО СЛАВА  
КОММУНИСТИЧЕСКИХ  
БРИГАД.

звание ударника коммунистического труда. Многим авиарботников уже присвоено звание разведчиков будущего, — говорит тов. Гребцов. Он называет имена передовых производственников тт. Носырева, Обухова, Ковалева, Сорокина и многих других. Выступающий отмечает, что в коллективе Салехардского подразделения соревнование за коммунистический труд развернуто слабо. Зачастую звание «маяка» присваивается по-кампанейски. Вместе с тем, в коллективе много достойных товарищей.

Забыли в коллективе и об учебе личного состава, о персональной работе с каждым авиарботником. — В докладе тов. Кизикова, — говорит т. Гребцов, — упоминалось о том, что мы не справляемся с планом. Да, действительно, это так. В первом квартале у нас имеется большое отставание. Этому способствовало несколько причин. Ряд аэропортов местных воздушных линий был введен в строй только в конце февраля. Кроме того, материальная часть простаивала много времени на регламентных работах. Отдель-

## ШИРИТСЯ ДВИЖЕНИЕ «МАЯКОВ»

— В нашем управлении, — начал свое выступление председатель теркома профсоюза авиарботников тов. КИЗИКОВ, — как и во всем Аэрофлоте, растут ряды разведчиков будущего. Более года назад у нас соревновались за звание коммунистических 5 подразделений, 16 летных коллективов, 8 звеньев, 94 экипажа, 43 службы, 15 смен, 59 бригад, 2 объекта, 2 цеха. За звание ударника коммунистического труда соревновались 811 авиаспециалистов.

Сейчас за звание коммунистических бригад борется уже более 300 коллективов. Среди них летный коллектив Свердловского объединенного подразделения, Тюменское объединенное подразделение, коллектив, возглавляемый тов. Романчуком, Курганское подразделение, Тазовский, Магнитогорский, Тобольский аэропорты, а также другие коллективы. 100 коллективов уже завоевали это почетное звание.

Только в одном Свердловском транспортном подразделении из 370 соревнующихся 60 трудятся в 12 экипажах, носящих высокое звание коммунистических. 70 авиаторов стали «маяками». Этот коллектив идет в авангарде управления, успешно борется за выполнение планов, безопасность полетов и высокую культуру обслуживания пассажиров.

В коллективе по праву гордятся передовыми авиаторами тт. Серебрянским, Никулиным, Кошеленко, Борцовым, Третьяковым, Борисовым и многими другими.

Докладчик отмечает, что хотя Тюменское подразделение и борется за почетное звание, но его руководители тт. Тарелкин, Шкатула, Терешкин слабо решают вопросы производства и воспитания людей. Этот коллектив еще далек от присвоения ему почетного звания.

Коллектив Пермского подразделения пока не борется за звание коммунистического, но у него есть все для того, чтобы вступить в это соревнование. На сегодняшний день за высокое звание здесь борются три летных коллектива, два звена, два аэродрома, 13 экипажей, 4 службы, 2 смены. Улучшает свою работу коллектив Янаулского аэропорта. Все основные службы Свердловского объединенного подразделения также борются за звание коммунистических.

Неплохие производственные показатели в Уктусском подразделении. Но соревнование здесь находится не на должном уровне. Руководителям подразделения следует подумать над тем, чтобы принять обязательство бороться за звание коллектива коммунистического труда. Никого не может удовлетворить то положение, которое сложилось в соревновании за коммунистический труд в Салехардском и Березовском подразделениях. Управление, политотдел и терком обязаны помочь этим коллективам.

ные самолеты задерживались на ремонте до 10 дней.

Помимо всего, мы испытываем большую нехватку кадров. Так, в инженерно-авиационной службе не хватает более 10 человек, а в коллективе службы движения, где я работаю, — 9 человек. Подбор кадров ведется у нас неправильно, не по делу. Видимо, вопросом подбора и расстановки кадров нам нужно заниматься более серьезно, ведь и от этого зависит в целом наша производственная деятельность.

Зачастую получается так, что люди из одной службы переходят в другую. За последнее время из службы движения ушли на летную работу тт. Белов, Халиулин и другие. Собираются уходить из службы ИАС 6 авиарботников. Вообще-то людей можно понять: плохо у нас обстоят дела с жилищно-бытовыми условиями. Второй год строится общежитие, это, конечно, не может обеспечить нормального отдыха авиаторам.

— Нам, следует больше внимания уделять безопасности полетов, — сказал в заключение тов. Гребцов. — В нашем коллективе уже в мае допускались предпосылки к летным нарушениям. Нет у нас и запасных аэродромов, которые бы обеспечили посадку самолетов на случай плохих метеословий в нашем аэропорту.

С ЛОВО берет представитель Курганского подразделения тов. АФАНАСЬЕВ.

— Второй год наш коллектив, — говорит выступающий, — борется за почетное звание коллектива коммунистического труда. Это звание присвоено 87 авиарботникам. 3 звеньям, одной бригаде ИАС, возглавляемой тов. Грудным, двум сменам службы движения. Вначале в соревновании допускался формализм. Коммунисты и комсомольцы приняли активное участие в руководстве движением, стали во главе соревнования. Дело выправилось, недостатки были устранены.

В нашем коллективе создана комиссия общественного смот-

ра. Под свой контроль она берет и летную деятельность коллектива и культуру обслуживания пассажиров. Это помогает лучше строить нашу работу, более организованно проводить все мероприятия. Большим помощником в этих делах является у нас и стенная печать, которая заметно улучшила свою работу после критики в газете «Авиатор Урала». Острое перо сатиры помогает нам бороться с недостатками. Авиарботники Кургана трудятся с полной уверенностью в том, что коллектив добьется почетного звания коммунистического.

СВОЕ выступление на совещании начал начальник Уральского управления ГВФ тов. СИДОРЕНКО начал с анализа летной работы.

— Нет у нас высокой требовательности, — говорит тов. Сидоренко. — Сжились мы с недостатками. Крайне мало внимания уделялось контролю за выполнением наставлений и указаний. Политико-воспитательная работа находится еще не на должном уровне. Сколько уже времени пытались воспитывать в Свердловском летном коллективе пилота Бушковского? Однако факты показывают, что человек не понял своих ошибок, не дорожит он высокой честью быть работником Аэрофлота.

Большие недостатки в организации летной работы имеются в Тюменском подразделении. Руководители подразделения слабо борются за работу без летных нарушений, за успешное выполнение производственного плана.

— Вам, «маякам», — обращается к участникам совещания тов. Сидоренко, — необходимо оказывать командованию подразделений посильную помощь в развертывании соревнования за коммунистический труд, воспитывать у работников высокие моральные качества, сознательность, прививать коммунистическую дисциплину.

НА совещании выступили представители ряда других подразделений. В заключение совещания разведчики будущего приняли обращение ко всем авиарботникам Урала.

## Срок и Программы КПСС

НЕОБХОДИМО ВСЕМЕРНО РАЗВИВАТЬ ИНИЦИАТИВУ СОВЕТОВ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПРЕДПРИЯТИЙ, ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, УЧЕНЫХ, ИНЖЕНЕРОВ, КОНСТРУКТОРОВ, РАБОЧИХ, КОЛХОЗНИКОВ В ДЕЛЕ СОЗДАНИЯ И ПРИМЕНЕНИЯ НОВЫХ ТЕХ-

НИЧЕСКИХ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ. ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ ИМЕЮТ МАТЕРИАЛЬНОЕ И МОРАЛЬНОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ МАССОВОГО ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА И РАЦИОНАЛИЗАТОРСКОГО ДВИЖЕНИЯ, ПРЕДПРИЯТИЙ, ЦЕХОВ, БРИГАД И НОВАТОРОВ ТРУДА, ОСВАИВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВО НОВОЙ ТЕХНИКИ И УМЕЛО ЕЕ ИСПОЛЬЗУЮЩИХ.

## ЗНАМЕНОСЦЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

ТЕХНИЧЕСКИЙ прогресс — крылья семилетки. Несут эти крылья в первую очередь люди творческой мысли — новаторы производства, неисчерпаемым резервом которых стала неисчислимая армия изобретателей и рационализаторов.

Значительный размах приобрело движение рационализаторов и в подразделениях Уральского управления ГВФ. В настоящее время наш территориальный совет Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов объединяет 18 первичных организаций, насчитывающих многие сотни активных рационализаторов и изобретателей.

Недавно состоялась отчетно-выборная конференция, на которой территориальный совет воир отчитывался о своей работе, сделанной в течение 1959—1963 годов.

Судя по докладу бывшего председателя терсовета тов. Зайдина, можно сделать вывод, что в организациях воир происходит некоторый численный рост. В настоящее время наши рационализаторы и изобретатели в содружестве с работниками бризов в состоянии решать ответственные задачи по улучшению условий труда, усовершенствованию технологии производства, автоматизации трудоемких процессов.

Но следует сразу же оговориться, что в подразделениях Уральского управления ГВФ еще очень много нерешенных технических вопросов.

Следует считать минусом в рационализаторском движении у нас то, что рационализаторская работа подразделениям управления, ремонтным заводам, реммастерским и другим организациям не планируется техсоветом.

Тем не менее, в результате систематического внедрения рационализаторских предложений экономический эффект, как показывает статистика, растет из года в год. Как недостаток, необходимо отметить то, что количество предложений, по которым эконо-

мический эффект подсчитан, остается крайне низким.

Несмотря на значительный рост рядов членов воир, в отдельных подразделениях участие авиарботников в рационализаторском движении явно недостаточно. Разве можно считать нормальным, когда в таком крупном коллективе, каким является Свердловское авиатранспортное подразделение, в 1961 году было подано 2 рацпредложения, а в 1962 году — ни одного. Плохо организована работа с рационализаторами и в Уктусском подразделении. Здесь порой пренебрежительно относятся к рационализаторам и изобретателям.

Так, например, предложил в свое время авиатехник тов. Кабанов изготовить вибродозировщик, который позволил бы дозировать семенной материал при аэросеве леса или химикаты, но от него отмахнулись, устроили ему чуть ли не экзамен на техническую зрелость, вместо того, чтобы квалифицированно помочь. Общеизвестно, что всякая рационализаторская инициатива должна поощряться.

Такая же вредная тенденция, к сожалению, имеется и на ремонтных предприятиях. За примерами далеко ходить не надо. Тов. Клемай, исходя из производственной необходимости, предложил терморегулятор для подогрева масел. Ему ответили: зачем мы будем голову ломать, поскольку такие терморегуляторы промышленность выпускает. Но ведь вся загвоздка в том, что этих терморегуляторов достать почти невозможно. Во всяком случае, на ремонтных предприятиях, о котором идет речь, их нет, и масло в результате перегрева идет в брак. Один такой случай уже был. Совершенно недопустимо подобное отношение к рационализаторам, знаменосцам технического прогресса.

Всемерной поддержки и популяризации заслуживает опыт работы рационализаторов аэропорта Кольцово. Прав тов. Назарчук, который, выступая от имени кольцовских рационализаторов, сказал: — Нужно всколыхнуть народ, заинтересовать людей ра-

ционализацией, показать, насколько это необходимо нам самим.

Кольцовские умельцы не надеются на «дядю», они стараются в первую очередь наладить работу у себя в организации. Здесь присматриваются к каждому рабочему и инженерно-техническому работнику. Заметив малейшую склонность того или иного товарища к изобретательству, вовлекают его в работу воир. На наш взгляд, в этом и заключается практическая организаторская роль первичной организации.

Доказывать значение рационализации и изобретательства, как резерва роста производительности труда и совершенствования производства, излишне. Перед партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями сейчас стоит задача сделать это движение по-настоящему массовым. Надо всеми силами выправить такое положение, когда отдельные службы, в особенности летный состав, почти не участвуют в рационализаторской работе.

Думается, что новому составу территориального совета воир, которым руководит опытный инженер Г. М. Бурдин, такая задача по плечу.

## Письма в редакцию

### Как быть?

При смене двигателей на самолетах Ан-2, как правило, нам приходится менять подшипники Ш-6. Мы и раньше испытывали острый недостаток в этом подшипнике и поэтому в заявках на 1963 год указали потребное количество, однако наши заявки в ОМТС УрТУ ГВФ урезали более чем в десять раз.

В результате необходимого запаса подшипников у нас не оказалось и, как следствие, имеют место простои самолетов. Так, самолет Ан-2 № 28836 простоял пять дней, в течение которых мы ожидали подшипников Ш-6 из ОМТС управления. Однако нам прислали не 7 штук, как мы просили, а 5. Где брать недостающие — неизвестно.

#### ОТ РЕДАКЦИИ.

В беседе с нашим корреспондентом работник ОМТС управления тов. Матвеев заявил, что в настоящее время принимаются срочные меры к удовлетворению потребностей эксплуатационных и ремонтных предприятий необходимыми запасными частями, в том числе подшипником Ш-6.



А нам предстоит менять двигатели еще на нескольких самолетах. Во что обойдется простой этих самолетов, если учитывать, что один час простоя обходится в 70 рублей.

**В. СЕМЕНОВ**, ст. инженер Челябинского подразделения.  
**Б. БЕЛОДУБОВСКИЙ**, старший мастер ремонтного участка.

## Физкультура и Спорт ПОБЕДИЛИ АВИАРАБОТНИКИ

На днях на стадионе Кольцовского аэропорта состоялся футбольный матч между командами летного подразделения и ЛЭРМ. С первых минут футболисты летного подразделения предло- жили быстрый темп, игра в первой половине велась, в основном, у ворот команды ЛЭРМ. В результате удара нападающего команды летчиков Мясодова мяч попадает в защитника команды ЛЭРМ, который, неудачно парируя мяч, посылает его в свои ворота. Неудача подхлестывает футболистов ЛЭРМ, они активизируются. Однако следует новая атака спортсменов летного подразделения, и нападающий Градов доводит счет до 2:0 в пользу летчиков.

Вторая половина игры началась стремительными атаками лэромцев. Серия точных передач — и вратарю летчиков Дубовику приходится вынуть мяч из сетки своих ворот. Темп игры нарастает, и на 25-й минуте летчики посылают в ворота противника третий мяч. Команде ЛЭРМ удалось сквитать еще один гол, однако победительницей ушла с поля команда летного подразделения, выиграв встречу со счетом 3:2.

**М. ГОРЮКОВА**, инструктор по физкультуре.

## ОБРАЩЕНИЕ

УЧАСТНИКОВ III УРАЛЬСКОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ВОИР КО ВСЕМ РАЦИОНАЛИЗАТОРАМ, ИЗОБРЕТАТЕЛЯМ, НОВАТОРАМ ПРОИЗВОДСТВА, КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ АВИАЦИИ И ГИДРОМЕТСЛУЖБЫ УРАЛА

### ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

XXII съезд КПСС, принявший новую Программу партии — программу строительства коммунизма в нашей стране, воодушевил весь советский народ на новые трудовые подвиги во имя счастья на земле.

Планы по всем отраслям народного хозяйства СССР за 4 года семилетки перевыполнены, производительность труда в промышленности возросла на 25 проц., а в строительстве — на 30 процентов.

Вместе со всем советским народом самоотверженно трудятся и работники Аэрофлота.

Гражданский воздушный флот СССР в день его 40-летия награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина. Большая группа работников Аэрофлота награждена орденами и медалями СССР, в том числе награжден 21 авиарботник Урала.

На постоянную отеческую заботу партии и правительства мы должны ответить досрочным выполнением производственного плана без летных происшествий.

В выполнении стоящих перед подразделениями задач решающее значение принадлежит техническому прогрессу, механизации и автоматизации производственных процессов. Первыми в решении этих вопросов являются передовики производства, рационализаторы и изобретатели.

ТОВАРИЩИ АВИАРАБОТНИКИ! Мы обращаемся к вам с призывом еще шире развернуть рационализаторскую и изобретательскую работу, поднять инициативу каждого авиаспециалиста, полностью использовать имеющиеся резервы для улучшения работы наших коллективов.

Н. С. Хрущев, выступая на совещании работников промышленности и строительства РСФСР 24.IV.1963 г., говорил: «Сама природа социалистического общества создает условия для активного участия трудящихся в изыскании и использовании резервов производства, для простора инициативы и всестороннего развития способностей человека».

Мы призываем первичные организации воир использовать и поднять инициативу

трудящихся, вовлечь в свои организации новых товарищей, удвоить, утроить ряды рационализаторов и изобретателей, а там, где еще нет организации воир, — создать их.

Каждый рационализатор и изобретатель — это боец переднего края за технический прогресс. Необходимо добиваться, чтобы все члены воир включались в соревнование за почетное звание ударника коммунистического труда.

Мы призываем все организации воир авиарботников Урала провести в период с 15 июня по 1 сентября 1963 г. конкурс на лучшее рационализаторское предложение и изобретение. Территориальному комитету воир подвести итоги этого конкурса и довести до сведения всех авиарботников.

Мы обращаемся к руководителям первичных организаций воир, к руководителям подразделений и предприятий, к партийным комитетам (партбюро), к местным комитетам профсоюза и комитетам комсомола, ко всем авиарботникам Урала добиваться, чтобы к концу текущего года удвоить число рационализаторов.

Товарищи рационализаторы и изобретатели, товарищи работники авиации и гидрометеорологии Урала! Приложим все силы и знания, всю энергию и опыт и внесем достойный вклад в строительство коммунизма, активно будем продолжать борьбу за технический прогресс, за досрочное выполнение государственного плана 1963 года с высоким качеством.

**ДА ЗДРАВСТВУЕТ НАША МОГУЧАЯ РОДИНА, СТРОЯЩАЯ КОММУНИЗМ!**  
**СЛАВА СОВЕТСКОМУ НАРОДУ — НАРОДУ-ТВОРЦУ, НАРОДУ — СТРОИТЕЛЮ КОММУНИЗМА!**

**СЛАВА ВЕЛИКОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!**

Принято единогласно на III Уральской терконференции воир 27 мая 1963 г.

Редактор **Р. ЛАПИКОВ**.

HC26124. Заказ № 4438.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий»,  
Свердловск, проспект Ленина, 49.

## Качество прежде всего

На днях на ремонтном предприятии, которым руководит тов. Китин, состоялась научно-техническая конференция по качеству ремонта авиационных двигателей на заводах ГВФ.

В работе конференции приняли участие инженерно-технические работники ряда родственных предприятий.

Перед собравшимися в начале работы конференции выступил заместитель начальника ремонтно-технического управления Аэрофлота тов. Белко. Он обратил внимание на то, чтобы инженерно-технический персонал ремонтных предприятий в своей работе руководствовался требованиями свести к минимуму предпосылки к летным происшествиям по техническим причинам и повысить технологическую дисциплину.

На конференции выступил также научный сотрудник ГосНИИ ГВФ тов. Самардуков. Он проанализировал причины, по которым были сняты досрочно двигатели Аи-82Т, и рассказал об исследовательских работах, проводящихся в институте.

**С. ВЛАДИМИРОВ.**

### ПОПРАВКА

В газете «Авиатор Урала» № 40 (1249) за 25 мая 1963 года в результате неточной информации допущена фактическая ошибка в заметке «Опробование гиганта».

Опробование ветролета МИ-6 производилось на земле и ограничилось опробованием двигателя.