

ЕСТЬ НОВЫЙ РЕЙС

Успехи радуют

Хорошее настроение у работников отдела перевозок Челябинского аэропорта. Годовой план по всем показателям они выполнили досрочно к 17 декабря.

Радуют успехи и первых дней юбилейного года. За пять дней перевезено на 183 пассажира больше, чем планировалось.

(Окончание. Нач. на 1 стр.).

Юрий Федорович вместе с начальником Магнитогорского аэропорта В. А. Адищевым охотно рассказывает о том, в какой короткий срок (менее чем за неделю) челябинские и магнитогорские авиаторы создали условия успешной эксплуатации ИЛ-18 в Магнитогорском аэропорту, какие положительные, экономически выгодные стороны у нового рейса.

Если АН-24 брал на борт не более 3—3,5 тонны груза, то ИЛ-18 свободно будет поднимать 12 тонн. До настоящего времени до Москвы из

Магнитки делали один рейс самолет АН-24 и два ИЛ-14. На это затрачивалось около 16 часов, перевозилось 114 пассажиров.

Сейчас в Москву будет совершаться два рейса, перевозиться 121 человек и затрачиваться в два раза меньше времени...

Первые счастливые пассажиры поднимаются по трапу в самолет. Борпроводницы Ася Шагаева и Надя Кривоногова заботливо рассаживают их по местам.

Взлет. ИЛ-18 уверенно набирает высоту. Покорно и бесшумно расступаются облака.

Каждый пассажир занят своим. Рядом со мной сидит седой, но еще крепкий старик. Подле него пристроился бородатый парень. Сборник стихов читает. А подальше рядом удобно устроились солдат и девушка. Мы невольно слушаем их радостный, сбивчивый и понятный только им разговор.

Старик было задремал, но бородатый, наверное, не заметил этого, толкнул его в бок и ткнул в сторону солдата и девушки.

— Дядь Коля, смотри, над ними, как две чайки, солнечные зайчики кружат. Верная примета...

— Цыц! — резко одернул его дядя Коля. — Не мешайся в доброе дело со своими приметами.

Бородатый недоуменно посмотрел на своего соседа и вновь уткнулся в книжку.

Долго молчали. Бородатый насупился. Старик же нет-нет да и поглядывал на тех двоих. Потом вдруг сразу подобрел. Положил на плечо бородатому руку и доверчиво сказал:



Коммунист, дежурный штурман Николай Егорович Колесников активное участие принимал в подготовке посадки и взлета ИЛ-18 в Магнитогорском аэропорту.

— Не верю я в приметы... По-моему на таком самолете о приметах грех и говорить...

Старик встал, заскорузлыми пальцами растегнул полушубок, снял его и пошел в раздевалку...

В другом салоне разместились группа инженеров-металлургов Украины. Этим рейсом они возвращались из командировки в Кривой Рог, Макеевку, Жданов.

В удобной миниатюрной кроватке расположился самый маленький пассажир Виталик Тимофеев. Ему всего лишь два месяца. И для него этот по-

лет двойное событие — летит первый раз и на первом вновь открывшемся рейсе.

По сложившимся неблагоприятным условиям (Москва была «закрыта») посадку пришлось совершить в Горьковском аэропорту. А на следующий день нас, первых пассажиров нового 121 рейса, встречали в Домодедовском аэропорту столицы.

Через час ИЛ-18 вылетел в Магнитогорск. Новый рейс открыт. Магнитогорск стал ближе к Москве.

А. КРУШИНСКИЙ,
наш спецкор.
Фото автора.

ЭХ, ПРОКАЧУСЬ!..

Разрешите побеспокоить

Хорошая вещь такси — быстро, удобно, одним словом, комфорт. Единственно плохо — платить надо: проехал километр, другой — выкладывай монету.

Ну, а если монеты нет? Герой известной песенки чижик-пыжик, как известно, шагал пешком. Слесарь Челябинских ЛЭРМ Виталий Старков рассудил иначе. Окрыленный боевым девизом купеческой братии «Одна живем!», он лихо заурдал недавно на одной из улиц зеленооку красавицу с шашечками на боку и отправился колесить по окрестностям Челябинска.

Однако сколько асфальтированной веревочки ни витись под колесами машины, конца не миновать. Так оно было и на этот раз. Когда пятидесяти-

сильный рысак прекратил свой стремительный бег, счетчик показывал довольно кругленькую сумму.

Не будем пересказывать состоявшийся после финиша диалог между лихим наездником и шофером. Выражаясь языком дипломатов, он прошел в недружественной, напряженной обстановке. В качестве верительной грамоты Старкову пришлось в конце концов вручить водителю комсомольский билет вместе с клятвенным заверением выкупить его через несколько дней.

Прошел месяц, другой. Однако напрасно доверчивый водитель ждал своего пассажира. Оставив в качестве сувенира краснокожую книжицу, Старков вскоре перевелся в Кольцовский аэропорт, где и пребывает

в спокойствии по сей день.

Да, собственно, чего ему и волноваться? На вопрос товарищей: «Где твой комсомольский билет?» Старков, не моргнув глазом, заявил: потерял. Что касается таксиста, то стоит ли о нем вспоминать! Получил в обмен на десятку комсомольский билет и пускай будет здоров.

Надо полагать, что комсомольцы Кольцовских ЛЭРМ на очередном собрании сумеют развеять радужные иллюзии молодого гастролера. И расплачиваться на этот раз ему придется не по счетчику такси, а по большому счету комсомольской совести.

Н. ПЕТРОВ,
пом. начальника
политотдела по комсомолу
УрУ ГА.

УЧИСЬ ИЗОБРЕТАТЬ

Перед рационализаторами и изобретателями Уральского управления ГА — беспредельное поле деятельности. Социалистические обязательства к 50-летию Советской власти взяты с учетом больших творческих возможностей всего коллектива авиаторов. Полностью использовать эти возможности, дать широкий простор новаторству, инициативе — задача первостепенной государственной важности.

За последнее время в адрес управления и редакции газеты поступило много просьб ответить на те или иные вопросы по изобретательству. С сегодняшнего номера мы начинаем публикацию материалов в помощь рационализаторам и изобретателям. Приглашаем принять участие в этом разговоре людей творческого поиска, умеющих наблюдать и находить необычное в обычном.

С чего начинать

В ОСНОВНОМ, плодотворность деятельности рационализаторов и изобретателей зависит от хозяйственных и технических руководителей. Там, где творческая деятельность рационализаторов организуется, включается в общий план предприятия и обеспечивается всем необходимым, наравне с производственным планом, там налицо и существенный вклад рационализаторов и изобретателей в производственную дея-

тельность предприятия.

Как-то в перерыве прошедшего недавно совещания рационализаторов и изобретателей Уральского управления ГА, разгорелся жаркий спор: одни говорили, что творчество — предмет сугубо индивидуального, что рационализация дело тонкое, личное. Другие, — что организация творчества обязательно нужна. Затем все вместе подошли к Э. А. Юшкевичу — одному из лучших рационализаторов управления.

— Не скажете ли, Эдуард Антонович, с чего началось ваше личное, неорганизуемое и непланируемое творчество?

Точен и короток был ответ:

— Спасибо темнику! Проблема механизации процесса удаления льда, снега, инея с наружных поверхностей самолетов долгое время была неразрешимой. Построенная в Украинском управлении ГА тепловая машина по удалению льда и снега с поверхности самолетов создана на базе двигателя ВК-1, дающего значительный местный нагрев

частей самолета, что может вызвать, в условиях уральской зимы, коробление обшивки.

Эдуард Антонович прочел об этом в темнике. Он познакомился с машиной, созданной в УУ ГА, и в качестве руководителя созданного ОКБ приступил к созданию тепловой машины собственной конструкции. С помощью товарищей по работе, руководителей ЛЭРМ Свердловского предприятия ОКБ построило тепловую машину, созданную на базе двигателя АИ-20. Во время испытаний машина показала хорошие результаты. Так из темника была вычеркнута

«засидевшаяся» там проблема. Нашим спорщикам пришлось согласиться с тем, что «индивидуальное», «тонкое» творчество можно планомерно организовать. Для того, чтобы в темник были внесены действительно животрепещущие проблемы, необходимо познакомиться с тем, как создается темник в передовых предприятиях страны, в частности на Уралмаше и Уралэлектротяжмаше, на которых побывали участники совещания рационализаторов и изобретателей УрУ ГА.

Каждый год в цехах создаются комиссии, действующие, как правило, под председательством начальника цеха. На одном из рабочих собраний общается, что началась подготовка очередного темника. Опыт показал, что наиболее интересные темы выдвигаются на собраниях отдельных участков. Затем уже на расширенном заседании комис-

сии обсуждается перечень рекомендованных тем, отбираются лучшие.

В период подготовки темника регулярно встречаются с рационализаторами инженеры — консультанты. Идет оживленный обмен мнениями. Заводской совет ВОИР и работники БРИЗа в этот период активнейшим образом используют все имеющиеся средства пропаганды. Понятно, что подготовка темника — это нелегкая работа. Но затраченный труд окупается сторицей: хорошо составленный продуманный темник становится своеобразным организатором технического творчества, а сама подготовка к его составлению активизирует работу рационализаторов.

Э. ПОЛОГИХ,
инженер ИАС
управления.

Письма в редакцию

Летаю... с голыми руками

Третью зиму летаю на ЯК-12 с голыми руками. Кожаных перчаток на складе ОМТС так мало, что очередь до меня никак не доходит.

Предвижу вопрос: «Что, не в состоянии купить в магазине?» Половину отпуска потратил на поиски, но кожаных не нашел. В простых пер-

чатках руки скользят, затрудняя управление самолетом, а с голыми руками, в мороз на ЯК-12!

За какой бы вещью пилот ни обратился в ОМТС, чаще всего слышит обескураживающее: «А что вы думали раньше, когда Иванов с Петровым получали?» Но ведь по элементарным

законам арифметики ясно, что если бы мы с Сидоровым вперед успели, то бренок Петрову не досталось бы.

Впрочем, у меня есть одно конкретное предложение: покатайте нашего начальника ОМТС товарища Саматова в тридцатиградусный мороз на ЯК-12. А предвзвременно предложите ему оставить на земле хотя бы перчатки.

ХРАМЦОВ,
пилот Пермского
подразделения.



В редакцию все чаще и чаще поступают материалы с пометкой «На конкурс». Сегодня мы помещаем фотоэтуд штурмана Пермского подразделения А. Торопова под названием «Четверо».



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

За редактора **А. М. ЗОБНИН.**
НС 30030. Заказ № 1277.

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