

# ЮБИЛЕЮ РОДИНЫ — НАШ УДАРНЫЙ ТРУД

## Движатель УРАЛА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА  
ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 24 (1611)

СУББОТА, 1 АПРЕЛЯ  
1967 г.

Год издания  
XXVI

## Навстречу XV профсоюзной...

В профсоюзных организациях управления сейчас завершены отчеты и выборы заводских и местных комитетов.

Прошедшие выборы показали возросшую активность членов профсоюза и их комитетов, которые значительно улучшили свою работу по мобилизации авиаработников на выполнение задач, поставленных партией и народом перед авиационными подразделениями.

В работе отчетно-выборных профсоюзных собраний и конференций приняли участие 85 процентов членов профсоюза, а при обсуждении отчетов ЗМК выступило более 11 процентов от числа присутствовавших. Это говорит о высокой активности членов профсоюза.

На собраниях и конференциях авиаторы поднимали вопросы улучшения качества работы подразделений, повышения производительности труда, улучшения условий труда и быта, об устранении недостатков в воспитании, о мерах улучшения обслуживания пассажиров, об обязательствах по достойной встрече 50-летнего юбилея Советской власти и Дня Воздушного Флота СССР.

В ходе отчетов и выборов состав заводских и местных комитетов значительно обновился. В них избраны почти 67 процентов новых членов из числа профсоюзного актива, в том числе 32,6 процента членов КПСС, 8 процентов комсомольцев, 37 процентов женщин.

К руководству заводскими и местными комитетами пришло много новых товарищей. Более половины председателей ЗМК избраны впервые, в их числе 70 процентов коммунистов.

Таким образом, качественно состав ЗМК значительно улучшился и это дает основание сказать, что работа профсоюзных комитетов будет организована лучше, оперативнее.

Председатели комитетов прошли подготовку на 4-дневном семинаре при теркоме профсоюза и, приступив к работе, сосредоточивают внимание на устранение недостатков, которые отмечались членами профсоюза на отчетно-выборных собраниях и конференциях.

Сейчас главной задачей всех профсоюзных комитетов является всемерное повышение инициативы, активности в борьбе за выполнение социалистических обязательств, взятых коллективами в честь 50-летия Октября. Необходимо организовать учебу профсоюзного актива, расставить его на всех основных участках, повседневно помогать вновь избранным товарищам в решении конкретных задач.

Только путем усиления организационной работы можно добиться выполнения взятых обязательств по вопросам производства, труда, быта, воспитания.

Организационная работа должна строиться прежде всего на конкретном руководстве и помощи нижестоящей организации со стороны вышестоящего органа. Заводские, местные, цеховые комитеты обязаны улучшить руководство и помощь профгруппам и их активу, со стороны же территориального комитета необходимо улучшить руководство работой ЗМК и цеховых комитетов.

Сейчас территориальный комитет готовится к XV отчетно-выборной конференции уральских авиаработников. В ее работе седьмого апреля примут участие 105 делегатов и почти столько же приглашенных на конференцию профсоюзных активистов, хозяйственных руководителей, представителей партийных, комсомольских и других организаций.

На конференции терком отчетается о проведенной работе за два последних года, будет избран новый состав комитета, а так же делегаты на очередной XIII съезд профсоюза авиаработников СССР и IX Свердловскую областную конференцию профсоюзов.

**В. КИЗИКОВ,**  
председатель Уральского теркома  
профсоюза авиаработников.

## ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС ПО НОТ

В ПЕРМСКОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ  
ОБЪЯВЛЕН ЮБИЛЕЙНЫЙ КОНКУРС  
НА ЛУЧШУЮ РАЗРАБОТКУ И ВНЕДРЕНИЕ  
В ПРОИЗВОДСТВО ПЛАНОВ  
НОТ. КОНКУРС ПРОВОДИТСЯ С 1 АПРЕЛЯ  
ПО 1 ОКТЯБРЯ НЫНЕШНЕГО ГОДА.

СПЕЦИАЛЬНО СОЗДАННОЙ КОМИССИЕЙ  
РАЗРАБОТАНО ПОЛОЖЕНИЕ.  
ПОБЕДИТЕЛИ БУДУТ ПООЩРЕННЫ.

**И. ВОРОБЬЕВ,**  
замполит Пермского подразделения.

СИДОРЕНКО, БОЛЬШАКОВУ, КИЗИКОВУ

Министерство, политическое управление гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников горячо поздравляют коллектив Уральского управления с досрочным выполнением производственного плана первого квартала.

Глубоко уверены в том, что вы встретите полувековой юбилей Советской власти дальнейшим повышением политической и трудовой активности всего личного состава, успешным выполнением заданий юбилейного года.

**ЛОГИНОВ, БЕЗБОРОДОВ, МИШИНКИН.**



## Квартальный план — досрочно

Идя навстречу 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции, коллективы подразделений Уральского управления взяли на себя повышенные обязательства по досрочному выполнению государственного плана юбилейного 1967 года.

Сегодня высокие обязательства успешно претворяются в жизнь. В результате развернутого социалистического соревнования производственный план первого квартала 1967 года авиаторами Урала выполнен досрочно.

По пассажиро-обороту выполнение планового задания завершено 23 марта, а по приведенным часам 22 марта. Производственный

план по участковым тонно-километрам и вырубке завершён 24 марта.

Лучших показателей в предпраздничном соревновании добились авиаработники первого Свердловского, Пермского, Челябинского, Ижевского, Магнитогорского подразделений. Боевая задача авиаторов Урала закрепить достигнутые результаты с тем, чтобы встретить юбилей нашей Родины высококачественным трудом, при обеспечении полной безопасности полетов.

**В. ПЕРЕПЕЛКИН,**  
начальник планового экономического  
отдела Управления.

## Навстречу Дню Воздушного Флота СССР

## ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РАСТЕТ

Без преувеличения можно сказать, что работа отдела перевозок характеризует состояние работы всего авиаподразделения.

Еще в прошлом году в нашей службе имел место ряд недостатков. Текучесть кадров считалась нормальным явлением. Отсюда некоторые участки ОП были некомплектованы, людям приходилось перерабатывать часы. В январе и феврале 1966 года рейсы часто отменялись из-за плохих метеословесий. Это сказалось на производительности труда. И тем не менее, наш коллектив успешно выполнял производственный план.

По сравнению с январем и февралем 1965 года мы перевозили за сутки в среднем на 250 человек больше, а груза вместо 18 тонн — 41 тонну.

В нынешнем году мы своевременно укомплектовали должности дежурного справочного бюро, кассиров, дежурных по сопровождению пассажиров и перронных контролеров, увеличили штаты. Должное внимание уделили работе городского агентства Аэрофлота. Здесь ударно трудится начальник М. С. Базовкин, диспетчера по бронированию Н. И.

Шишкина и Е. Г. Чернявская, кассиры У. Г. Соколова, Н. Г. Акимова, А. Н. Цибульская и М. Н. Болотова. В ближайшее время намечается решить вопрос с доставкой билетов непосредственно на дом пассажирам.

Значительно улучшил обслуживание пассажиров рейс № 55 Тюмень — Сургут — Тарко-Сале — Тазовск.

В то же время рейс самолета АН-24 Тюмень — Казань — Москва создавал у нас много неудобств. Загрузка была неполной. Рейс был убыточным.

Вновь открытый рейс, выполняемый на самолете ИЛ-18, с прямым сообщением Тюмень — Москва — Тюмень исключил эти недостатки, рейс стал рентабельным.

Службой отдела перевозок в честь 50-летия Великого Октября, приняты повышенные обязательства. Достойную встречу готовит наш коллектив Всесоюзному Дню Воздушного Флота СССР. Образец в труде показывают А. П. Ладыгина, Т. И. Берсенева, М. А. Мальцева, М. В. Горинова, З. П. Панова, Н. А. Кузнецов, А. А. Падерин, Н. С. Егоров и многие другие.



Об этом свидетельствуют итоги первых двух месяцев 1967 года. Так, вместо плановых 3000 участковых тонно-километров, мы налетали 4147,3. План по пассажиро-обороту перевыполнен более чем на 2 млн.

Впереди самые напряженные летние месяцы работы. И отдел перевозок приложит все усилия, чтобы с честью справиться со своими обязательствами, достойно встретить наш всесоюзный праздник.

**НА СНИМКЕ: А. П. ЛАДЫГИНА.**

**Н. СМОЛИН,**  
начальник отдела  
перевозок Тюменского  
аэропорта.  
Фото А. Крушинского.

## Наши интервью

## К НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ

Вот что ответил секретарь парторганизации летного коллектива А. С. Авдеев:

— Все экипажи успешно справляются с планом, летчики повышают классность, молодые авиаторы переучиваются на командиров кораблей.

Наш коллектив освоил но-

вую трассу на самолете АН-24 Свердловск — Ижевск — Киров. В ближайшее время будем летать по новым маршрутам: Свердловск — Целиноград, Ижевск — Симферополь, Киров — Москва. Хочется отметить отличную работу авиаторов А. Поньрко, Г. Пивоварова, Г. Михайлова, Е. Шемелева, А. Нефедова, В. Бабина, С. Букаркина и других.

Заместитель командира подразделения А. И. Киселев рассказывает:

— В нашем коллективе идет борьба за экономию времени за счет наимыгоднейшего режима полета. Отсюда и экономия топлива.

В нынешнем году отличился в особенности экипаж Анатолия Данилова, где вторым пилотом П. Лиллин, штурман С. Леонов и бортмеханик И. Колтышев.

Экипаж выполнял рейс Свердловск — Сургут. Неожиданно в полете отказал двигатель. Казалось, катастрофа неминуема. Но авиаторы не растерялись. Самолет АН-24 с одним работающим двигателем благополучно приземлился в аэропорту Тобольск.

План первого квартала мы перевыполнили. К переходу на весенне-летнюю навигацию готовы.

# НАРОДНЫМ КОНТРОЛЮ



## Избран новый состав

О том, как работать лучше, что сделать, чтобы труд общественных контролеров стал действеннее, — об этом состоялся недавно большой разговор в Челябинском подразделении.

Успешно прошли выборы новых членов групп и постов. При парткоме подразделения избрана группа народных контролеров из 40 человек. Свои посты организованы в службах ЛЭРМ, аэропорта, летном коллективе.

**КАК ПЛАНИРУЕТСЯ** внедрение НОТ, — спросили мы у начальника технического отдела реммастерских Миры Константиновны Свириденко.

— Тихонько планируем, — ответила она и достала из дальнего ящика стола тоненькую папку.

— Вот план разработали...

Читаем заглавие: «План НОТ на участке консервации и расконсервации авиадвигателей и агрегатов цеха № 3». Смотрим на колонки цифр, где говорится о затратах и экономическом эффекте от внедрения нововведений. Вчитываемся внимательно в описание мероприятий, которые должны быть уже претворены в жизнь, как гласит приказ № 102 от 21 июля 1966 года.

И что удивительно, совершенно не видим никакой связи плана с научной организацией труда. План направлен не на повышение производительности, удешевление и облегчение труда, улучшение эстетики производства, а на пустую трату тысяч государственных средств. Вместо экономии этот

«оригинальный» план, по подсчетам экономистов, если он будет внедрен, принесет... убытки.

Ничего вразумительного не могла ответить М. В. Свириденко о продланной работе, о планах на будущее.

— А почему бы вам не перенять опыт у кольцевых

Полнейшую ясность в обсуждаемый вопрос внес секретарь партийной организации И. Р. Сатюков.

Во-первых, он заверил, что работа начальником техотдела по НОТ продлана колоссальная, только нужно, мол, уметь с М. К. Свириденко разговаривать.

И. Р. Сатюков не захотел назвать передовиков производства, умолчал об успехах ремпредприятия, которое в социалистическом соревновании района завоевало по итогам января и февраля нынешнего года переходящее Красное знамя.

— А если мы план ап-

выяснилось, не пришлось из-за... метеоусловий.

Подобному заявлению приходится только удивляться. Ведь не только под открытым небом решаются полезные идеи НОТ.

Чтобы добиться ощутимых результатов от научной организации труда,

ной организации труда на предприятиях сейчас во многом зависит от людей, осуществляющих руководство этим важным делом. Но, судя по всему, в реммастерских «верховный орган» НОТ пока числится лишь на бумаге, напрашивается вывод, что причина неблагополучия одна: косность. Научная организация труда — дело очень сложное и кропотливое. Впечатление такое, что у некоторых ответственных руководителей реммастерских бытует настроение «переждать пока, а потом все забудется».

Решения XXIII съезда КПСС, постановления сентябрьского Пленума ЦК КПСС (1965 года) об улучшении управления промышленностью, совершенствовании планирования и усилении экономического стимулирования промышленного производства, обязывают искать рациональные пути хозяйствования. НОТ к умелому ведению производства имеет самое прямое отношение. Значит, и заниматься научной организацией труда надо всерьез.

**Б. СЕЛЕЗНЕВ,**  
член группы  
народного  
контроля.  
**А. КРУШИНСКИЙ.**

## КУСТАРНЫМ МЕТОДОМ

ских авиаторов по внедрению НОТ?

В ответ мы слышим категорический ответ:

Нечему там учиться. Одна показуха и только. Со временем сами разберемся...

Считает Мира Константиновна лишним иметь в цехах хотя бы элементарную наглядную агитацию по НОТ. Не волнует ее и тот вопрос, что многие рабочие не знают даже, что же это такое «НОТ».

Во втором цехе мы разговорились с одним из ремонтников, который совершенно серьезно нас поправил:

— Не НОТ, а НОРП.

— А как расшифровать НОРП?

— Научное общество рационализаторов производства, — быстро ответил рабочий. — Или что-то в этом роде...

— Работник она отличный, но нужен к ней особый подход, тогда все поймете...

Подобный ответ был весьма странный. Мы хотели узнать, какую же работу ведет партбюро и непосредственно сам секретарь парторганизации по внедрению на производстве НОТ. Однако ничего вразумительного Иван Родионович нам не ответил.

Когда И. Р. Сатюков, узнал, что материал о НОТ, о производстве нужен в газету, то он просто-напросто отказался отвечать на вопросы. За это беспринципное, непартийное отношение к газете, органу политотдела, геркома авиарботников Урала, тов. Сатюков должен быть строго наказан.

Действуя по принципу «Как бы чего не вышло»,

реля завалим? — опасается Иван Родионович.

Опасения вожака коммунистов ремонтных мастерских ненапрасны. Ведь на производстве процветает кустарщина. Люди сейчас работают теми же методами, что и десять лет назад.

Коренные сдвиги в работе ремонтников может принести только немедленно внедренная, правильная, испытанная и получившая всенародное признание научная организация труда.

Руководители техотдела, экономисты, партийные руководители реммастерских, внедряя НОТ на производстве, пошли по ложному пути.

— Претворим в жизнь один план, — решили они, — тогда возьмем за другой. Но осуществить принятый план НОТ, как

нужно внедрять ее по всей цепочке: рабочее место — участок — цех — реммастерские.

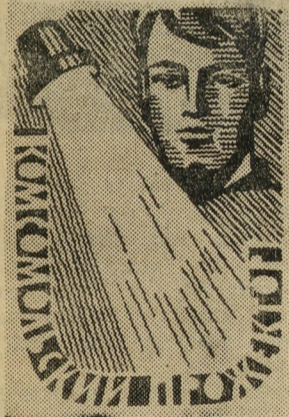
НОТ должен заниматься каждый рабочий и тем более инженер, потому что предприятие — это сложный производственный комплекс. И очень трудно достичь успеха, если запущено планирование, велики простои, не изучена работа всех служб и их взаимосвязь. Нет борьбы парторганизации за ритмичность производства. И, возвращаясь к структуре внедрения НОТ в реммастерских, приходишь к выводу, что решение этих вопросов выходит за рамки компетенций только технологов, тем более, что нет особого желания заниматься ими и у начальника технического отдела М. К. Свириденко.

Успех внедрения науч-

## Плоды бесхозяйственности

**ВМЕСТЕ С КОМАНДОВАНИЕМ, ПАРТИЙНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ ДОСТОЙНЫЙ ВКЛАД В ДЕЛО ПОДГОТОВКИ К ВЕСЕННЕ-ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ ВНОСЯТ КОМСОМОЛЬЦЫ УПРАВЛЕНИЯ. ПРИМЕРОМ ТОМУ МОГУТ СЛУЖИТЬ МОЛОДЫЕ АВИАРАБОТНИКИ**

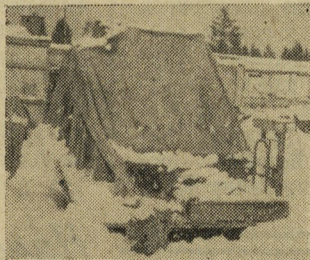
**ПЕРМСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. НЕДАВНО АКТИВИСТЫ «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА», НА СЧЕТУ КОТОРЫХ НЕМАЛО ДОБРЫХ ДЕЛ, ПРОВЕЛИ РЕЙД ПО СКЛАДУ ОМТС, ГДЕ ИМИ БЫЛИ ВСКРЫТЫ СЕРЬЕЗНЫЕ НЕДОСТАТКИ.**



**СУЩЕСТВУЕТ** ли в природе насос, невидимый как? Пусть не удивляются читатели, но мы смело можем заявить, что да. Если верить счету (№ 100 на 91 рубль), присланному в подразделение из ОМТС управления, то на складе в Пермском аэропорту давно должен быть насос 4К6ПМ. Как ни старались прожектористы, но такового им обнаружить не удалось. Вовремя представив счет, работники ОМТС управления забыли сущую «мелочь» — выслать ук-

занный насос в подразделение.

Многим, наверно, памятна песенка военных лет «Валенки», которые, как известно, были неподшиты и стареньки. Именно ее вспомнили в Перми, когда получили из ОМТС управления очередную партию валенок. Из 50 пар — восемь представляли из себя жалкие обрезки. Большие по размеру, с укороченными голенищами, они вряд ли украсят авиаторов, тем бе-



**Вряд ли в данном случае брезент служит надежным укрытием для запасных деталей.**

лее, что им приходится иметь дело с пассажирами.

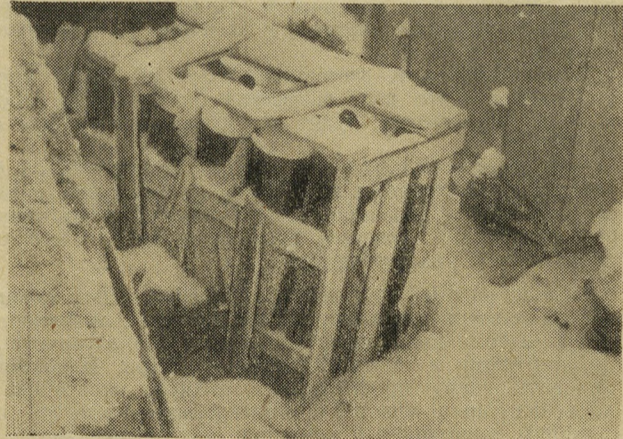
Удивительную «находчивость» проявили руководители ОМТС управления при отправке в Пермское подразделение авиадвигателей и воздушных лопастей. Не мудрствуя долго, они загрузили указанное оборудование вместе с бутылками серной кислоты и мягкими пассажирскими креслами в железнодорожный вагон.

Итог этого смелого эксперимента был весь-

ма плачевен. Серная кислота, вытекшая из разбитых бутылей, развела кресла. Что касается дефицитных лопастей, то неизвестно годны ли они после промывки в кислоте к эксплуатации.

С вопиющей бесхозяйственностью столкнулись члены «Комсомольского прожектора» при проверке хранения материальных ценностей. Часть оборудования по вине работников ОМТС подразделения находится под открытым небом. В результате многие детали пришли в негодность и требуют замены.

Взять хотя бы для примера приводную станцию. При ее установке почти в каждом блоке была обнаружена вода. Как результат — многие ее приборы восстановить не удалось. И если сегодня многострадальная станция пущена в эксплуатацию, то это, прежде всего, заслуга технического состава. К тому же на ее восстановление были затрачены большие материальные средства.

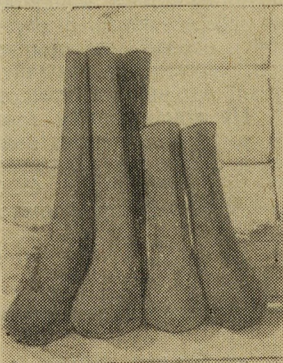


**В Пермском аэропорту нечасто случаются пожары. Только этим, наверно, можно объяснить тот факт, что огнетушители хранятся здесь в подобном состоянии.**

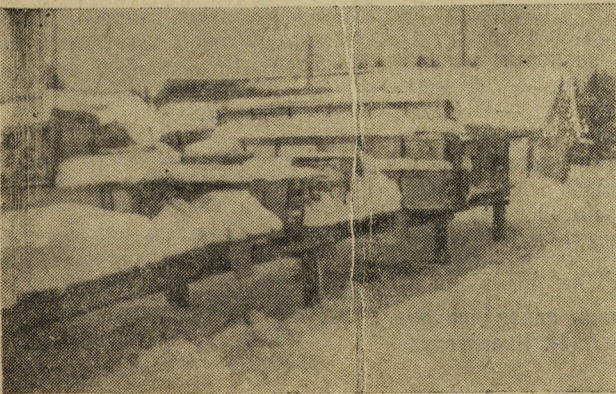
Печальную картину представляют из себя стеллажи, где хранится крупногабаритное оборудование. Ящики и контейнеры покрыты брезентом, но часть из них укрыта толстым слоем снега. Не надо быть большим экономистом, чтобы подсчитать во сколько обходится подобное «хранение» государству.

Мы перечислили лишь часть недостатков, которые зафиксировал яркий луч «Комсомольского прожектора». Теперь слово за руководителями Пермского подразделения. Государство, как известно, оснащает Аэрофлот самым совершенным оборудованием, но оно и требует также,

чтобы техника хранилась, а не гнила на складах, была всегда в боевой готовности.



**Несмотря на внешнюю разницу, у этих пар валенок много общего. Во-первых, размер у них один и тот же. Ну а, во-вторых, качество, мягко выражаясь, никудышное.**



**Вот так под сугробами снега хранится в Пермском подразделении оборудование.**

**В**ШКОЛЬНЫЕ годы Вера Павловна никогда не думала, что ее жизнь будет связана с авиацией. После школы она поступает в пединститут, не закончив его (сказалось трудное материальное положение в семье) пошла работать воспитателем детского сада. Казалось бы, все ясно: девушка станет педагогом. Но не тут-то было...

В 1940 году появилась возможность устроиться на работу в школу пилотов, заведующей производственным отделом. Новая работа пришлась по душе. Прошел год.

1941. Июнь.  
— В воскресенье, 22, мы вместе с ребятами ездили на озеро в Исток, — вспоминает Вера Павловна, — приезжаю домой — все взволнованы. Кругом только и слышишь: «Война». На фронт ушли отец, брат, старшая сестра.

Веру Павловну переводят в штаб округа. Она работает в отделе учета моторов. Все двигатели, которые шли на испытания, проходили через эту лабораторию. Там на аэродроме она наблюдала первые полеты Бахчиванджи.

Григория Яковлевича в то время я видела несколько раз, — рассказывает Вера Павловна, — типичный южный выговор, всегда открытое в доброй улыбке лицо. Таким он и запомнился мне на всю жизнь. С каким восторгом мы следили за испытаниями, в которых он участвовал! Самолет у него был небольшой, какого-то зеленоватого

цвета. Взлетал он интересно: небольшой разбег и резко вверх, огонь из сопла, дым и все это сопровождается протяжным гулом.

Всех очень интересовало, на каком топливе работает двигатель с его самолета. Слово «реактивный» тогда еще не упоминали, а сам испытатель говорил в шутку, что «летает на отработанном керосине»...

Что касается гражданских перевозок, то их количество было очень ограничено. Например, в 1943 году продавали не

шли какие-то организационные вопросы, а затем проводили диспуты или беседы на самые разнообразные темы.

Мне довелось готовить диспут «О любви и дружбе». Я знаю, что некоторый читатель может иронически заметить: «нашли, чем удивить?»

Несмотря на кажущуюся банальность темы, диспут прошел удачно. В качестве отправной точки для большого и серьезного разговора мы взяли факты из жизни К. Маркса, Ф. Энгельса, Жюльетты



Вам, наверное, никогда не приходит в голову, что на месте нынешнего здания аэровокзала был пустырь, а на нем росла капуста. Сейчас это кажется нелепым, но так было...

Вера Павловна рассказывает, что за этим пустырем размещался полигон, где комсомольцы сдавали нормы на значок «Ворошиловский стрелок». Дома у Веры Павловны хранится выданный ей «Ворошиловский стрелок» первой степени.

Прошло несколько лет после войны. Второго октября 1954 года сдали в строй здание нового аэровокзала. Вера Павловна Крылова была назначена начальником аэровокзала. Эту беспокойную должность она занимает до сих пор.

В. ГУРИН.

С обложки журнала улыбается бортпроводница Латвийского управления Тамара Новацкая. И не удивительно: ведь март — это начало весны, теплых солнечных улыбок, месяц, когда отмечается Международный женский день. «Полпредами Аэрофлота» называется журнал женщины, работающих в гражданской авиации, и на развороте, богато иллюстрированном фотоснимками, рассказывается о стюардессах и телетайпистках, врачах и медсестрах, метеорологах и работниках отделов перевозок.

Под рубрикой «Год пятидесятый» на страницах журнала публикуются материалы, рассказывающие о ходе социалистического соревнования в подразделениях в честь юбилея Октября, о некоторых итогах работы Одесского аэропорта по новой системе хозяйствования, о пятилетке Батумского аэропорта.

## Приятная это вещь — работа

больше 20 билетов в месяц. Да и эти двадцать выдавались только с письменного разрешения начальника Уральского управления ГВФ.

С особой теплотой Вера Павловна рассказывает о своих сверстниках, комсомольцах сороковых годов, которые в то время составляли большинство в Кольцовском аэропорту. Первым секретарем комсомольской организации был Александр Скородумов. Комсомольские собрания с какой-то сухой, ничего не говорящей повесткой дня тогда не проводились.

— На собраниях обязательно была деловая часть и часть художественная. Сначала мы ре-

Маркс, В. И. Ленина и Н. К. Крупской.

До сих пор хранится в памяти, как что-то очень впечатляющее, вечер-обсуждение только вышедшей книги «Чайка». Лиза Чайкина — героиня книги, стала примером для всех нас. Сразу увеличился приток заявлений с просьбой отправить на фронт. Заявления возвращались с резолюцией «отказать». Нам объясняли: «Здесь или на передовой — вы все равно непосредственно помогаете фронту, переправляете стратегические грузы». Нас, молодых, эти доводы мало убеждали, но приходилось соглашаться.

Во время войны комсо-

мольцы-кольцовцы часто выходили на трудовые субботники: строили железную дорогу, помогли достраивать корпус Уралмашзавода. Бывало, что мы отработывали воскресные дни в фонд Уральского добровольческого танкового корпуса, в пользу детей, вызволенных из фашистского плена, или просто в фонд фронта. В аэропорту было решено разбить сад.

Норма высадки — сто деревьев на одного комсомольца. Яблони, черемуху, рябину, акацию, которые вы видите теперь около профилактория, клуба, кинотеатра «Авиатор» — деревья, посажены комсомольцами сороковых годов.

## Рационализаторам — внимание

Хорошими результатами закончили рационализаторы Челябинска 1966 год. Они подали 73 предложения, из них внедрено в производство 69. Экономический эффект составил 17 тысяч рублей.

Лучшими рационализаторами признаны С. А. Андреевский, Л. В. Ворончихин, М. М. Давыденко, А. С. Осокин и В. В. Волков.

16 рацпредложений рассматривались на мартовском заседании БРИЗа Челябинского авиаподразделения. Их авторы рядовые работники, авиатехники, инженеры. Денежные вознаграждения были присуждены Е. Твердюкову, М. Давыденко и А. Савельеву за внедрение рационализаторского

предложения «Тепловая машина для устранения обледенения на самолетах».

Нужно сказать, что комиссия БРИЗа весьма

решить вопрос о его принятии.

Однако в работе БРИЗа имеются недостатки. Одним из них является то, что засе-

туриентов на почетное звание туманны и не конкретны, кроме того, они совершенно не отражают условий работы в Аэрофлоте.

**Б. БЕЛОДУБРОВСКИЙ,**  
наш внештатный  
корр.

## Трибуна новатора

принципиально подходит к рассмотрению поступающих рацпредложений.

Так, предложение инженера энергослужбы Б. Г. Аксенова «Защита электродвигателей от выпадания одной из питающих фаз», вызвала сомнения гарантийности работы. Комиссия приняла решение рассмотреть предложение на месте работы и затем

дания проводятся нерегулярно. Было бы гораздо лучше, если бы заседания проводились ежемесячно.

Хотелось бы обратить внимание еще на один вопрос. Речь идет о присвоении почетных званий рационализаторам. По этому поводу много говорят, много пишут, но практически этим вопросом никто не занимается. Существующие условия для аби-

## ДЕТСКОМУ САДУ 30 ЛЕТ

Недавно коллектив детского сада № 1 отметил 30-летний юбилей. Его работники отдали много сил, труда и энергии воспитанию детей авиаторов Кольцово за эти годы. Детский сад выпустил около 1 000 воспитанников. Некоторые из них работают в аэропорту. Так начальник автобазы Е. П. Пакулин, работница службы перевозок

Татьяна Мальцева, секретарь комитета комсомола Юрий Абакумов.

Среди гостей, присутствующих на вечере — бывшая заведующая сада Лидия Николаевна Ильина, 18 лет проработавшая в этом коллективе. Лидия Николаевна приехала в Свердловск в годы войны вместе с эвакуированным из Подмосковья детским садом.

— В войну было трудно, — вспоминает она. — А после победы мы переехали в новое здание. Своими силами воспитатели благоустроили территорию сада, посадили деревья, сейчас это уже маленькая рощица. Не было у ребятшек хороших игрушек, делали мы их са-

ми, особенно замечательной мастерицей игрушек была воспитательница М. Н. Федосеева.

Много теплых слов было сказано в адрес старейших работников детского сада. Более 20 лет работает в коллективе Т. Н. Назимова, Е. Е. Пунегова, А. А. Абакумова, Н. А. Жуксва.

Коллектив воспитателей дружный, любящий свою работу. Он постоянно пополняется молодежью, которая воспринимает от старших воспитателей хорошие традиции, умение подбирать ключик к душе каждого малыша.

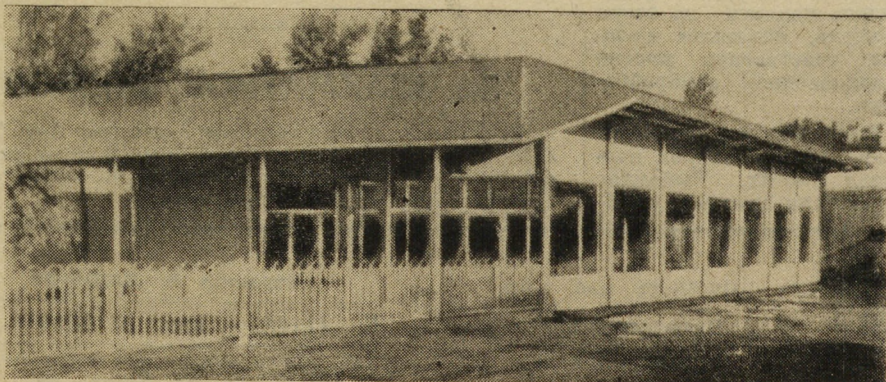
**Ф. ФАХРУТДИНОВА.**

## Фотоинформация

**В** ПРЕДСТОЯЩУЮ летнюю навигацию в Кольцовском аэропорту гостеприимно раскроет свои двери перед пассажирами новый павильон. Здесь будет производиться регистрация билетов и оформление багажа для тех, кто вылетает из Свердловска в Челябинск, Курган, Киров, Тюмень и другие аэропорты МВЛ.

В настоящее время павильон почти готов. Оформленный в современном стиле, он бесспорно, украсит территорию Кольцовского аэропорта.

Фото Ю. Горева.



## К сведению читателей

Начиная с 18 марта наша газета стала выходить на четырех полосах, один раз в неделю (в субботу). В связи с изменением периодичности и формата стоимость одного номера газеты «Авиатор Урала» 2 копейки.

## ТВОРИ, ВЫДУМЫВАЙ, ПРОБУЙ

В целях дальнейшего развития творческой инициативы среди авиарботников, а также привлечения личного состава к активному участию в организации изобретательской деятельности Уральское управление, Политотдел, терком профсоюза авиарботников и территориальный совет ВОИР решили прове-

сти с 1 января по 31 декабря в честь 50-летия Октября смотр на лучшую постановку изобретательской, рационализаторской и патентной работы в подразделениях управления.

Для победителей смотра учреждены переходящие красные вымпелы и денежные премии. Смотровую комиссию управления возглавляет главный инженер УрУГА И. С. Разумовский.

## ★ ГЕРОИ, С КОТОРЫХ СТОИМ ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ

15 МАЯ нынешнего года исполняется 25 лет со дня первого в мире полета на реактивном самолете. Этот подвиг совершил на нашей уральской земле верный сын Родины, коммунист, летчик-испытатель капитан Григорий Яковлевич Бахчиванджи. Самолет-ракета БИ-1 конструкции В. Ф. Болховитинова развил в то время невиданную скорость полета 750—800 километров в час. Это было намного выше мирового рекорда.

В процессе испытаний улучшалась конструкция миниатюрного, длиной менее метра, двигате-

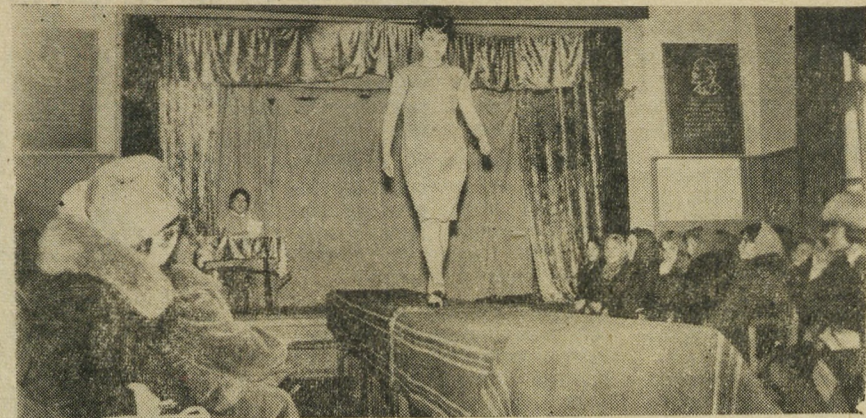
ля, шла подготовка к решительному штурму — достижению максимальной скорости полета.

Тщательно готовился к этому событию Г. Я. Бахчиванджи. Восемь захваченных БИ-2 ждали результатов этого последнего испытания, чтобы немедленно вылететь на фронт.

27 марта 1943 года было получено разрешение из Москвы.

Последние приготовления. Маленький, на лыжах самолет установлен на взлетной площадке Кольцовского аэропорта. Последняя прощальная улыбка отважного, готового на любой подвиг, летчика.

Набрав предельную высоту, Г. Я. Бахчиванджи поставил самолет-ракету в горизонтальное положение и начал увеличивать скорость. 800, 900, 1000 километров... Еще секунда... и аппарат резко срывается в пикирование, вывести из кото-



Как одеться просто и в то же время со вкусом? — Этот вопрос в преддверии солнечного лета волнует многих женщин. Вот почему на показ новых моделей, который проводился недавно в клубе Уктусского аэропорта, собралась большая аудитория.

Перед взыскательными зрителями свое искусство демонстрировали работники свердловской фабрики «Индпошив».

Фото и текст радиотехника В. Мезенцева.

## Вечер памяти Г. Я. Бахчиванджи

рога уже было невозможно. На границе звукового барьера самолет стал неуправляемым.

Так, в 34 года героически, на боевом посту погиб Г. Я. Бахчиванджи. Именно о нем тепло вспоминает космонавт номер один Ю. А. Гагарин, который говорит, что может быть без полетов Бахчиванджи не было бы и 12 апреля 1961 года.

А недавно, 27 марта, в клубе аэропорта Кольцово собрались представители Уральского военного округа, Свердловского областного совета ветеранов войны, Уральского управления гражданской авиации, представители завода, горкома и Октябрьского райкома, учащиеся школы № 60 на вечер памяти пионера реактивной авиации Г. Я. Бахчиванджи.

О славном жизненном и боевом пути коммуниста, летчика-испытателя рассказал Герой Советского Союза П. С. Шаров.

С интересными воспоминаниями выступили сослуживцы Григория Яковлевича В. Я. Бессалов и А. В. Кухтин.

О детских и юношеских годах Григория Бахчиванджи на вечере рассказал приехавший из Краснодарского края председатель сельского Совета станицы Бриньковская А. Т. Ранюк. Он сказал:

— На родине Григория Яковлевича высоко чтут память о нем. Пионерские и комсомольские отряды и организации соревнуются за почетное звание называться его именем. В ближайшее время будет в центре станицы установлен памятник отважному летчику...

— Мы знаем, что добиться того, чтобы наша школа, — говорит пионер 60-й Свердловской средней школы, — носи-

ла звание имени Г. Я. Бахчиванджи — это почетное дело. И мы непременно этого добьемся.

В фойе для участников вечера была организована выставка уникальных фотографий Г. Я. Бахчиванджи и его друзей. Экспонировался макет памятника, изготовленный свердловскими скульпторами Владимиром и Валентиной Грачевыми, который будет установлен перед зданием аэропорта Кольцово.

С большим интересом собрались с документальным фильмом о полете Г. Я. Бахчиванджи на БИ-2.

Под бурные аплодисменты от имени командования УралВО, облвоенкомата, Свердловского областного совета ветеранов войны, всех авиаторов Уральского управления гражданской авиации и общественности городов Свердловска и Первоуральска, кому особенно дорого имя человека, первого в мире вступившего на дорогу в космос, — было принято решение ходатайствовать перед Верховным Советом СССР о присвоении посмертно Г. Я. Бахчиванджи звания Героя Советского Союза.

С большим интересом собрались с документальным фильмом о полете Г. Я. Бахчиванджи на БИ-2.

## На положении пасынков

Многие из авиаторов Курганского подразделения изъявили в свое время желание заниматься в мотокружке. Партийная и комсомольская организации поддержали начинание, более того нам пообещали выделить на время подготовки мотоцикл. Казалось бы, все хорошо — занятия идут, все курсанты внесли деньги за учебу, но в том-то и беда, что самого главного — мотоцикла мы так и не получили.

Все дело в том, что начальник отдела перевозок тов. Шинкаренко, которому доверили мотоцикл, решил, что в аэропортовский мотоцикл он вложил в свое время массу своих средств. А потому его ответ был краток: «Не дам, вы его разобьете».

Когда мы прибегли к помощи командира и секретаря парторганизации, Шинкаренко выдвинул новый довод: «Машина неисправна». Наши предложения отре-

монтировать машину также не взымали действия. «В мотоцикле вы ничего не смыслите, а потому ищите его в другом месте», — таков был его очередной ответ.

Несмотря на капризы тов. Шинкаренко, мы все же вышли из положения, договорились насчет мотоцикла, как говорится, на стороне. Все слушатели кружка получили любительские права и единственное, что омрачает их настроение, — это наплевательское отношение отдельных руководителей подразделения к спортивно-массовой работе.

П. ИВАНОВ,  
техник по приборам.



Радиооператор первого класса Салехардского аэропорта Анисия Иосифовна Кадигроб заслужила почетное звание ударника коммунистического труда. Ее работа в авиакolleктиве является примером для многих.

Снимок А. Крушинского.



● 15 апреля будет поднят флаг спартакиады УрУГА

● Место проведения первенства Аэрофлота — город Киев

## ВПЕРЕДИ — ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТАРТЫ

Считанные дни остались до начала XVIII летней спартакиады управления, посвященной 50-летию Советской власти.

Пятнадцатого апреля в Кургане поднимут флаг начала соревнований волейболисты. Здесь же четыре дня позже вступят в борьбу сильнейшие баскетбольные команды управления.

Футболисты будут оспаривать звание чемпиона УрУГА на стадионе Челябинского аэропорта. Судейский свисток, известивший о начале увлекательных

поединков, прозвучит здесь третьего июня.

Пятнадцатого июля гостями Свердловска станут сильнейшие легкоатлеты и пловцы подразделений. Уже сейчас можно сказать, что борьба за призовые места будет исключительно упорной. Сильнейшие спортсмены управления в составе сборной команды примут участие в центральном событии спортивного лета — спартакиаде Аэрофлота.

В Алма-Ате с 18 по 21 мая первенство Аэрофлота разыграют баскетболисты. Одновременно в Кирове звание чемпионов будут оспаривать волейболисты.

Поклонники кожаного мяча, футбольные болельщики приглашаются на стадион Кольцовского аэропорта 21 июня, где в течение пяти дней будут прохо-

дить матчи на первенство Уральской зоны чемпионата Аэрофлота по футболу. Вместе с нашей командой в борьбе за почетный титул чемпионов примут участие футболисты Приволжского, Узбекского, Казахского, Туркменского, Киргизского,

Таджинского и Грузинского управлений. Легкоатлеты и пловцы померяются силами в столице Украины в Киеве, где будет проходить финал спартакиады Аэрофлота.

М. ГОРЮКОВА, редактор молодежной редакции при газете «Авиатор Урала».

## Ловись рыбка большая и маленькая...

На пороге апрель — лучшее время для любителей подледной рыбалки. Вот почему в соревновании, которые проводились недавно на озере Сунгуль, изъявили желание участвовать многие свердловские авиарботники.

Кто больше поймает рыбы? Этот вопрос волновал многих. Рыбачье счастье на этот раз улыб-

нулось М. В. Кузнецову. лектива ремонтных мастерских. На втором месте после чемпиона Ю. С. Тонцин.

Общекomандное первое место заняли рыбаки кол-

лектива ремонтных мастерских. На втором месте после чемпиона Ю. С. Тонцин.

Общекomандное первое место заняли рыбаки кол-

## ЗА ШАХМАТНОЙ ДОСКОЙ

Закончилось лично-командное первенство 2-го Свердловского подразделения по шахматам. В итоге упорной борьбы победила команда аэропорта. В личном зачете впереди диспетчер М. Ф. Трифонов.



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

Редактор Р. ЛАПИКОВ.

НС 31168. Заказ № 2506.

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