

# НАШ ТРУД И ЭНЕРГИЮ—ЮБИЛЕЮ РОДИНЫ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

В социалистическом обществе, где действует принцип «от каждого — по способностям, каждому — по труду», труд становится единственным источником и мерой благосостояния, основным критерием общественного положения каждого человека.

(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции»).

## Партийная жизнь

# КОММУНИСТЫ ВПЕРЕДИ



Есть у советских людей хорошая традиция: знаменательные даты нашей истории отмечать ударным трудом. Заранее на юбилейную вахту стали и ижевские авиаторы. Вскрывая резервы, повышая культуру обслуживания пассажиров, они добились за прошедший период 1967 года значительных успехов. Так, пассажирооборот по сравнению с прошлым годом увеличился на 13 процентов. Если в прошлом году план отправки пассажиров за девять месяцев был не выполнен, то в нынешнем году мы перевезли более чем на 18 тысяч человек больше. Вместо 110 тонн почты перевезено 131, груза за 3564 вместо 3400 тонн. Возросла производительность труда. В 1966 году в среднем за 9 месяцев производительность составила 127,8 процента, а в нынешнем году уже 135,4 процента.

В этих успехах — немалая заслуга наших коммунистов. К празднику Великого Октября намечено установить на площади аэропорта монтаж «Дружба народов», в городке вокзала устанавливаются красочные стенды, панно, лозунги. Руководят оформлением коммунисты Л. К. Окейман и А. Л. Сатрапинский.

С первого октября начались занятия в сети партийного просвещения. Техник РЭСОС коммунист Аркадий Яковлевич Мерзляков также открыл занятия в своей группе. Опытный пропагандист, закончивший вечерний университет марксизма-ленинизма, Мерзляков третий год учит политической грамоте

ремонтников. Знания у слушателей его группы отличные.

Систематически налажено в каждой смене проведение политинформаций. Здесь самая разнообразная тематика: лекции и доклады о международном положении, о жизни и деятельности В. И. Ленина в Казани, империалистическая агрессия в Конго, Тезисы ЦК КПСС «50-лет Великой Октябрьской социалистической революции», сентябрьский Пленум ЦК КПСС и другие.

Совсем недавно состоялся большой разговор коммунистов о состоянии безопасности полетов и трудовой дисциплине.

Учитывая положение Тезисов ЦК КПСС об укреплении связи молодежи со старшим поколением, мы провели вечер встречи с участниками Великой Отечественной войны. Перед собравшимися выступили диспетчеры службы движения Н. Е. Пономарев и П. С. Истомина, дежурный по аэропорту В. М. Шельпяков, фельдшер здравпункта А. М. Зенина.

В этом номере рассказано о создании и развитии авиации Удмуртской АССР. Создана она была и крепла под непосредственным руководством и с участием коммунистов.

**Б. ЯКИМОВ,**  
секретарь парторганизации Ижевского подразделения.

**НА СНИМКЕ:** опытный специалист по приборам, ветеран Ижевского подразделения, ударник коммунистического труда, коммунист Иван Семенич Жуков.

Снимок А. Крушинского.



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 51 (1638).

СРЕДА, 18 ОКТЯБРЯ  
1967 г.

Год издания  
XXVI.



## ОБРАЩЕНИЕ

### участников совещания изобретателей и рационализаторов ко всем новаторам производства и авиарботникам Урала

#### ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

В канун славного 50-летия Советского государства мы, участники совещания рационализаторов и изобретателей, обращаемся к вам с призывом еще выше поднять активность в борьбе за технический прогресс, за претворение в жизнь исторических решений XXIII съезда КПСС.

Своим трудом рационализаторы и изобретатели помогают укреплению технического прогресса и вносят вклад в великое дело строительства коммунизма в нашей стране.

Только за прошлый год они внесли в общую народную копилку около трех миллионов предложений, давших годовую экономию в два миллиарда 83 миллиона рублей.

Авиарботники Урала за 9 месяцев 1967 года внесли около 500 рационализаторских предложений, большая часть которых внедрена и дала экономию в 60240 рублей.

Рационализаторы и изобретатели СССР взяли на себя обязательство создать фонд пятилетки, свой вклад должны сделать и авиарботники Урала.

Совещание призывает уральских авиарботников, новаторов производства:

— усилить работу по вовлечению передовиков производства в ряды Всесоюзного

общества изобретателей и рационализаторов, привлечь членов общества к активной рационализаторской и изобретательской работе;

— открыть счет экономии и внести в фонд пятилетки не менее 500 тысяч рублей, для этого коренным образом следует улучшить работу по подсчету экономии от рационализаторских предложений, настойчиво добиваться внедрения их в производство;

— всемерно развивать коллективные формы творчества, создавать общественно-конструкторские бюро и бюро экономического анализа, творческие бригады, улучшать их работу и воспитывать через них замечательные качества советских людей — товарищескую взаимопомощь, настойчивость в достижении поставленной цели;

— сосредоточить внимание организаций ВОИР, новаторов производства на решении вопросов, связанных с усилением технического прогресса на авиационных предприятиях, в подразделениях гидрометслужб;

— активно включиться в социалистическое соревнование рационализаторов и изобретателей за достойную встречу 100-летия со дня рождения основателя Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленина.

14 ЛЕТ ТРУДИТСЯ В КОЛЬЦОВСКОМ АЭРОПОРТУ ЗИНАИДА НИКОЛАЕВНА ГРОМОВА. РАБОТАЯ ДЕЖУРНОЙ ПО ВЫПИСКЕ ДОКУМЕНТАЦИИ В ОТДЕЛЕ ПЕРЕВОЗОК, ЗИНАИДА НИКОЛАЕВНА ЗАСЛУЖИЛА ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ УДАРНИКА КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА.  
Снимок А. Крушинского.



## В Северном управлении

### ЭКСПОНАТЫ — НА ВДНХ

Четыре рационализаторских предложения ленинградских новаторов отправлены на ВДНХ для демонстрации в павильоне «Транспорт СССР». Среди них и «Контрольно-измерительная и записывающая установка для инструментальной проверки

и настройки радиомаяков».

Эта аппаратура может быть установлена на самолетах ЛИ-2, ИЛ-14, АН-24 и ТУ-124. 11 установок уже сделаны в Ленинградских ЛЭРМ, ими оснащены самолеты других управлений гражданской авиации.

В результате внедрения этой установки в значительной мере снизилось затраты и сократилось время на проведение летной настройки радиомаяков. Экономический эффект от внедрения составит 546 тысяч рублей.

## ВАХТА

## ТРУДОВАЯ,

## УДАРНАЯ

## СВЕРДЛОВСК

Добросовестно относится коллектив УТР второго Свердловского подразделения к выполнению юбилейных союбществ. Недавно здесь внедрено в жизнь рационализаторское предложение, которое повысило производительность труда на 20 проц.

Так, в результате лучшего использования механизации обслуживания самолетов АН-2 по 300-часовому регламенту производится теперь за 2 дня, т. е. на день раньше прежнего. Такая же экономия времени достигнута и в обслуживании самолетов по 100-часовому регламенту.

Р. ШАКИРОВ, начальник УТР второго Свердловского подразделения.

## ЧЕЛЯБИНСК

Достойную встречу Октябрю готовят авиаторы всех служб Челябинского подразделения. Есть о чем рапортовать и работникам отдела перевозок. Хорошие результаты плана сочетаются у них с высокой культурой обслуживания пассажиров. Здесь многое делается для удобства путешественников небесных дорог.

В пассажирском здании заканчивается реконструкция операционного зала. Высокие, громоздкие стойки для регистрации билетов заменены более легкими, удобными. Поставлен указатель движения самолетов. Теперь пассажир сразу же получает информацию о прибытии своего рейса. В аэропорт доставят пассажира комфортабельные автобусы «Экспресс».

# КРЫЛЬЯ УДМУРТИИ



Между Пермью с севера, Казанью и Куйбышевом с запада, Уфой и Магнитогорском с юга и Свердловском с востока раскинулась Удмуртская Автономная Советская Социалистическая Республика. Живут здесь удивительные люди, которые вместе со всеми другими народами нашей многонациональной Родины уверенно идут к заветной, указанной великим Лениным цели — коммунизму.

За годы Советской власти УАССР превратилась из сельскохозяйственной, кустарной в крупную промышленную республику.

Вместе с промышленностью уверенно справляла здесь крылья гражданская авиация. Возникшая в 1935 году, она с каждым годом развивалась, мужала. Два самолета базировались сначала на неблагоустроенном, примитивном центральном аэропорту республики в столице Ижевске. За 1935—1936 годы на самолетах не перевезено ни одного пассажира, ни одной тонны груза. И только за девять месяцев нынешнего года в разные концы республики и нашей страны отправлено более 146 тыс. воздушных путешественников, перевезено около четырех тысяч тонн почты и грузов. Если раньше в республике было всего два летчика, один авиатехник и один авиамеханик, то теперь крылатую технику — самолеты АН-2, ЯК-12, ЛИ-2, ИЛ-14, АН-24 обслуживают десятки классов пилотов, опытных инженеров, техников и механиков.

В канун славного юбилея нашей Родины авиаторы Удмуртии, как и все коллективы УрУ ГА, приняли новые, повышенные сообразительности. Это их подарок 50-летию Великого Октября.

## 1935—1945 г.г.

Надолго остаются в памяти дорогие сердцу события, факты. И не удивительно поэтому, что суровый декабрьский день 1935 года всегда с волнением вспоминает Михаил Миронович Пенкин. В этот день в ящиках прибыли в Ижевск два разобранных самолета С-1, которые были предназначены для санитарных полетов. Ему-то, недавно окончившему Балашовскую объединенную авиашколу техников и летчиков, вместе с подобными рабочими пришлось собирать их.

Вскоре прибыли и два летчика Виктор Докукин и Виктор Курциш. С этого времени, в основном, и начались полеты в небе Удмуртии. Выполнялись санитарные задания, подбирались срочно площадки. Два самолета в ведомстве ижевских авиаторов оставались вплоть до 1937 года.

И только летом 1937 года здесь создается отдельное санитарное звено от Казанского авиоподразделения. Аэропорт получает 4 новых самолета ПО-2С (санитарные). Командиром назначается пилот Базаркин. Никакого нового назначения авиация не имела, в основном использовалась для экстренных полетов по оказанию медицинской помощи населению, возила почту, занималась лесопатрулированием. До 1939 года не возили пассажиров, хотя на аэродроме, который располагался на южной стороне города, уже базировалось восемь поликарповских бипланов.

Два предвоенных года уже было официально разрешено на борт брать пассажиров по важным



правительственным и государственным командировкам.

Последним мирным рабочим днем авиаторов аэропорта Ижевск был день 26 июня 1941 года. На следующий день всем составом пилоты Базаркин, Ларин, Курциш, техник Пенкин, Зайнатуллин, Бочкарев и другие вылетели в распоряжение Северо-Западного фронта. В прибалтийской авиатрассе, которой командовал бывший начальник Уральского управления ГА П. С. Рассказов, сражались с врагом, совершали ночные вылеты в партизанские отряды, вывозили в глубокий тыл раненых летчиков и техники Ижевского авиоподразделения.

В мае 1943 года по приказу командования соединение самолетов ПО-2, в котором служили ижевцы, перебазировался на Центральный фронт. А в августе этого года авиаторы Урала снова летят в Прибалтику и вливаются во второй фронт, участвуют в освобождении Риги и других городов Латвии.

Только один самолет Р-5 находился в дни войны на Ижевском аэродроме, который был прикомандирован к одному из заводов.

В декабре 1945 года ижевские авиаторы получили новые самолеты ПО-2. Пилоты Кирагасян, Подъячев, Князев, Минеев и другие вернулись к мирному труду в небе Удмуртии.

## 1946—1956 г.г.

8—9 самолетов ПО, одна заправочная автомашина, одна лошадь и автомашина — вот все, что было в распоряжении авиаторов Удмуртии в конце 1945 года. Однако в этот период начинается интенсивная перевозка грузов, открываются рейсовые маршрутные авиалинии. Вот что можно прочитать в приказе № 50 от 17 сентября 1946 года.

«Закрепляются маршруты: за пилотом Клячиным П. И. — Ижевск — Сарапул, Ижевск — Янаул; за пилотом Подъячевым — Ижевск — Селты — Глазов — Балезино; за пилотом Самсоновым И. Т. — Ижевск — Вятские Поляны; за пилотом Князевым С. А. — Ижевск — Вятские Поляны — Пермь; за пилотом Кирагасян К. М. — Ижевск — Каракулино — Пермь».

На самолете перевозили двух пассажиров со скоростью, не превышающей 100—110 километров в час. В сильный ветер управление легкокрылыми машинами ПО-2 было очень трудно. Так, три часа пришлось лететь 150 километров из Глазово в Ижевск пилоту С. Князеву.

Несовершенная техника, необорудованность сигнализацией посадочных площадок, отсутствие взаимной радиосвязи составляли много хлопот для авиаторов. Только в эти годы назначается и исполняет обязанности начальник аэропорта. Первым на этой должности работает Дмитриев.

В 1949 году командиром отдельного звена Казанского подразделения Уральского управления назначается Н. С. Чепланов.

Три землянки, два щитовых каркасных домика площадью 40 кв. м., три емкости ГСМ, автогараж на один бок принадлежали авиаторам Ижевска. В распоряжении аэропорта, т. е. на собственном балансе, имелся служебный дом в стадии завершения строительства, перевезенный из Красноуфимска, в котором сейчас располагается служба связи, АДС, АМСГ.

Радиоаппаратура радицентра размещалась в ветхом железнодорожном вагончике-теплушке. Систем посадок по радиосредствам совершенно не было. Был только один привод.

Как новинку получили в свое распоряжение авиаторы-ижевцы два бензозаправщика.

Загрузку и разгрузку самолетов производили только вручную, с помощью лошади по кличке Машка.

Несмотря на плохую оснащенность, личный состав аэропорта Ижевск с возложенными обязанностями справлялся. Работали не считаясь с временем. Заметно росла пропускная способность приема и выпуска самолетов, что дало возможность повысить классность аэропорта.

Пропускная способность, в основном, выросла за счет оснащения радиотехническими средствами, спецавтотранспортом, аэродромной техникой, базы ГСМ.

Аэропорт развивался на базе отдельного авиазвена, в котором тогда было 13 самолетов ПО-2.

В 1955 году в Удмуртии над полями колхозов впервые появился самолет по опрыскиванию льна химикатами.

Первым пилотом-химиком в УАССР был Н. С. Чепланов, ныне работающий в аэропорту дежурным штурманом.

## 1956—1967 г.г.

В 50-е годы начинает бурно расти авиационная промышленность страны, растет оснащение портов гражданской авиации. Новая авиатехника поступает в Ижевск. Так, в 1956 году первый самолет АН-2 появился на воздушных трассах Удмуртии. Появляются самолеты конструкции Яковлева.

С 1957 года начали проводить подкормку сельскохозяйственных культур и опрыскивание леса. Авиационные работы с каждым годом нарастали. Шло строительство аэродромов МВЛ. В 1958 году был списан последний самолет ПО-2. Отдельное авиазвено за эти годы выросло до самостоятельного летного подразделения.

Несколько лет Ижевский аэропорт относился к Приволжскому управлению ГА. В 1967 году бывшее Уральское подразделение вновь перешло в УрУ ГА.

Взяты и успешно выполняются обязательства в честь 50-летия Великого Октября. Перевезено за 9 месяцев 146 тысяч пассажиров, 3564 тонны груза, 131 тонна почты, обработано 26 тысяч гектаров сельскохозяйственных культур.

Под непосредственным руководством партийной, комсомольской и профсоюзной организаций выросли и показывают пример в труде десятки авиаторов, командиры самолетов АН-2 А. Юнг, А. Березин, В. Самсонов, А. Иващенко, В. Вахрушев, пилоты В. Терновой, В. Кузнецов, В. Аксютин, Л. С. Ставицкий, авиамеханики А. Шевяков, Н. Исупов, Г. Белинский, авиатехники С. Сайфутдинов, И. Жуков и др. Остались в строю и ветераны Ижевского аэропорта М. М. Пенкин, И. М. Андреев, В. С. Борисов, В. А. Наговицын, И. И. Ерашов, П. С. Тронин, В. А. Кудрявцев, С. А. Князев, К. М. Кирагасян, Ф. А. Клюкин, Н. С. Чепланов.

### На снимках:

Вверху: М. М. Пенкин; слева вверху: 1954 год. Особое Ижевское звено в составе командира звена Н. А. Ковалева, авиатехников И. С. Макеева и В. И. Плужникова, пилотов С. А. Князева и К. М. Кирагасяна; слева внизу: 1938 год. Авиатехники П. С. Тронин и М. Н. Галимов; справа внизу: ударник коммунистического труда, старший техник-наблюдатель службы АМСГ Ижевского аэропорта П. П. Тройников.



### Страницу-плакат подготовили:

Н. С. ЧЕПЛАНОВ, ДЕЖУРНЫЙ ШТУРМАН АЭРОПОРТА ИЖЕВСК, М. М. ПЕНКИН, СТАРШИЙ ИНЖЕНЕР ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, Г. Н. СОРОКИН, КОМАНДИР ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, И. М. НИКИТЕНКО, КОМАНДИР ЛЕТНОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, Е. А. БУДАКОВА, ИНЖЕНЕР-ЭКОНОМИСТ, Н. А. ПЕРЕВОЗЧИКОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ПОЛИТЧАСТИ, Б. Я. ЯКИМОВ, СЕКРЕТАРЬ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ, А. КРУШИНСКИЙ, НАШ КОРР.

# ВОРОТА ГОРОДА

— Юрий Александрович, на завтра остается 80 пассажиров, — открывая дверь, тревожно сообщает кассир начальнику аэропорта Орехову. Запыленные автобусы подвозят новых, у окошечка кассира на миг возникает очередь и быстро распадается. Остаются только северяне, те, кто летит в Гайны, Керос.

Капризы погоды — такая же неприятность для маленького аэропорта, как и для большого. 80 человек — это солидная цифра, если учесть, что в сутки Кудымкарский аэропорт отправляет 120 пассажиров, поэтому легко понять беспокойство кассира и начальника аэропорта.

Главное богатство севера — лес. Над островерхими соснами несут охрану крылатые дозорные тайги. За пять последних лет в округе не было ни одного крупного лесного пожара.

Приходят на помощь кудымкарские авиаторы и геологам, выполняют санитарные задания. В аэропорту в шутку говорят, что самолет не только доставляет к больному врача, но авиация сама лечит. И в доказательство не без улыбки расскажут.

Как-то в округную больницу привезли пятилетнего малыша, проглотившего двухкопеечную монету. Местные врачи, сделав все возможное,

оказались бессильны. Оттавалось одно: отправить его в Пермь. Для маленького путешественника несколько минут, проведенные в воздухе, были самыми благоприятными, в Пермь он прилетел уже здоровым.

С 1958 года летный коллектив носит звание коммунистического, в этом году пилоты вновь его подтвердили. Здесь трудятся мастера летного дела, такие как В. И. Дмитриев, С. Е. Ярков, отличный летчик и удивительной скромности человек. Старожилком в семье авиаторов считают А. И. Бачурина. Скоро в первый самостоятельный рейс командирами Ан-2 отправятся Анатолий Кульков и Иван Савицкий.

Обслуживает самолеты небольшой дружный коллектив авиатехников, накрепко связанных с авиацией. Каждый из них работает в аэропорту не меньше шести лет. При том количестве техники, которая есть, простой одного самолета уже ощущается. У авиатехников существует неписаное правило — в рейс должны быть готовы все машины. Они могут уйти с аэродрома последними и появиться ранним утром первыми. Давно для Владимира Николаевича Радостева и Александра Ивановича Гуляева самым строгим ОТК стала

рабочая совесть. Добрую славу заслужили у своих и прилетающих экипажей Н. Механошин, Е. Ярмаков и В. Механошин.

Мне пришлось побывать в Кудымкаре в последние дни августа, когда до осенних ветров, холодных затяжных дождей осталось не так много времени. Коллектив аэропорта волновало состояние аэродрома. В нескольких местах летное поле размыто, рулежная дорожка в выбоинах. Чтобы все это подправить, нужно не меньше 80 машин гравия, иначе в ненастье аэропорт может закрыться месяца

на полтора. Естественно, без помощи местных властей авиаторам не обойтись, обоюдные их усилия разрешат многое в благоустройстве аэропорта. В аэровокзале настолько убогая мебель, что вопрос о ее приобретении встает сам собой. Хотя и та, что есть, далась аэропорту нелегко. Нужно расширить буфет. Много этих «надо», которые без вмешательства местных властей не решит.

Многое нужно сделать, чтобы аэропорт Кудымкара открывал город.

Н. МАСЛОВА.



На этом снимке — лучший производственник Кольцовского аэропорта, дежурная отдела перевозок Галина Сергеевна Бунаева. Она общественный контролер по перевозкам управления, контролер по безопасности полетов, активный дружинник, ударник коммунистического труда.

Снимок А. Крушинского.

## Уголок новатора

НУЖНО... «ВТЯНУТЬ БОЛЬШИНСТВО ТРУДЯЩИХСЯ НА АРЕНУ ТАКОЙ РАБОТЫ, ГДЕ ОНИ МОГУТ ПРОЯВИТЬ СЕБЯ, РАЗВЕРНУТЬ СВОИ СПОСОБНОСТИ, ОБНАРУЖИТЬ ТАЛАНТЫ, КОТОРЫХ В НАРОДЕ — НЕПОЧАТЫЙ РОДНИК».

В. И. ЛЕНИН.



Недавно состоялось совещание изобретателей и рационализаторов нашего управления. Сегодня мы предоставляем слово участникам этого совещания главному инженеру Кольцовских ЛЭРМ Ю. П. Солодкову, председателю цикловой комиссии электрооборудования Троицкого училища, изобретателю В. Шиблеву, старшему инженеру службы связи аэропорта Кольцово В. Г. Зенцову.

## СИЛА — В МАССОВОСТИ

Рационализаторской работой в Свердловском подразделении занимаются немногим более 70 человек. Для такого коллектива, как наш, цифра очень мизерная. Отчасти причина этого в том, что вопросы новаторства за последнее время не поднимались ни на местком, ни в партком, в стороне стоит и комсомольская организация. В рационализации прежде всего нужно видеть решение главных вопросов производства — обеспечения регулярности и безопасности полетов.

Конкурсы на лучшее рационализаторское предложение, разработанные

БРИЗОм, повысили активность творческих бригад. Их условия распространены в каждом цехе, смене. Чтобы привлечь к рационализации и изобретательству новых специалистов, в ЛЭРМ объявлен конкурс среди начинающих новаторов. И вот первые ласточки — в организацию ВОИР влилось 10 рационализаторов. Составленный в начале года темник помогает направить мысль авиационных умельцев на определенные производственные проблемы. «Нужно изобретать не то, что хочется, — говорил М. И. Калинин, — а то, что нужно». Вопросы из темни-

ка поручаем решать комплексным бригадам.

Сила движения рационализаторов — в массовости, гласности, обмене опытом. В ЛЭРМе выпускаются специальные бюллетени по рационализаторским предложениям, сделан стенд «Инструмент — вторые руки».

С января 1968 года подразделения управления переходят на новую систему хозяйствования. Рационализаторская работа, использование резервов производства приобретут с этим большую силу.

Ю. СОЛОДКОВ.

## Слово

### сдержали

Наше творческое содружество с Николаем Андреевичем Галушко началось два года назад. На КДП связисты вели монтаж новых диспетчерских пультов. И так как всякое новое таит в себе трудности, столкнуться с ними пришлось и нам.

Требовалось установить типовое оборудование на ограниченной площади, при этом удобство работы диспетчерского состава должно было сочетаться с простотой технического обслуживания аппаратуры. Следовало подумать и о другой стороне, которую мы с Николаем Андреевичем считали не менее важной, — об эстетике производства. После бесед, советов с диспетчерами и техническим составом КДП выбрали из множества вариантов необходимые, которые были оформлены в двенадцать рационализаторских предложений. Среди них установка индикатора «Экран», стойка с блоками ВИП, выпрямитель для двух индикаторов «Экран» и другие.

Каждый из нас автор нескольких новшеств. Но вместе работаете лучше. И не так важно, кто подал мысль, ведь потом она обрастает поправками, изменениями, становится общей.

В этом году нам пришлось устанавливать оборудование фирмы «Тесла», поэтому большинство рационализаторских предложений связано с этой работой.

В юбилейном году мы взяли обязательство внедрить в производство десять рационализаторских предложений. Своё слово сдержали.

В. ЗЕНЦОВ,  
старший инженер  
службы связи  
аэропорта  
Кольцово.

причины в деятельности ВОИР, которые снижают эффективность творчества новаторов.

Во-первых, опыт работы отдельных рационализаторов показывает, что назрела необходимость перехода к различным формам коллективного творчества. Такими формами могут быть коллективные научные общества и общественно-конструкторские бюро. При этом деятельность изобретателей и рационализаторов будет более плодотворной, особенно при решении и разработке сложных комплексных вопросов проблем.

Во-вторых, следует подумать, как интереснее, лучше организовать пропаганду работ лучших наших рационализаторов.

Нельзя не отметить и то, что первичные организации ВОИР нуждаются в более тесном контакте и обмене общей информацией по вопросам изобретений и рационализаторских предложений, хотя бы в пределах Уральского управления.

В. ШИБЛЕВ,  
председатель цикловой  
комиссии электро-  
оборудования Троиц-  
кого училища.

## РАБОТАТЬ В КОНТАКТЕ

Весомей стала отдача в юбилейном году коллектива рационализаторов Троицкого авиатехнического училища, пополнившись их ряды. Наша организация ВОИР объединяет сейчас 282 человека. Рационализаторами училища внедрен ряд ценных изобретений и предложений, которые направлены на совершенствование и активизацию учебного процесса, улучшение об-

служивания авиационной техники.

Активными членами ВОИР являются не только преподаватели, лаборанты и инструкторы учебного аэродрома. Авторами нескольких новшеств стали курсанты, причем такие случаи не единичны. Задача организации состоит в том, чтобы привить курсантам вкус к рационализаторской работе. Однако есть



«НИЧЕГО НЕ ВИЖУ»

В 46 номере нашей газеты под таким заголовком была опубликована заметка бортмеханика В. Манадова. В материале рассказывалось о плохой организации досуга авиаторов в профилактории аэропорта Кольцово.

Как нам сообщила начальник профилактория Е. Долгополова, недостатки в обслуживании летно-подъемного состава действительно имели место. К сожалению, и по сей день, в большинстве комнат нет репродукторов. В этом виновна группа хозяйственного обслуживания подразделения — на 35 комнат получено всего 10 репродукторов.

Сейчас в профилактории к услугам экипажей предоставляется около 35 партий шахмат и шашек, пианино, баян, струнные музыкальные инструменты, небольшая библиотека художественной и политической литературы.

## Читатель продолжает разговор И НЕ ТОЛЬКО КВАРТИРНАЯ ПРОБЛЕМА

Познакомившись с недавним выступлением газеты под заголовком «Ты увольняешься. Почему?», я хочу рассказать о том положении дел, которое сложилось у нас в СМУ-8.

Сводки учета наших работников за 1966, 1967 годы говорят о том, что от нас ежегодно увольняется около 100 человек. Чем же вызвана такая большая текучесть кадров?



18 лет трудится в Ижевском аэропорту Вениамин Васильевич Шутов. Он работал и завращиком самолетов, и грузчиком, и второй год отлично справляется с обязанностями аккумуляторщика.

Ударник коммунистического труда В. В. Шутов занесен на Доску почета подразделения. Снимок А. Крушинского.

Причиной № 1, конечно, является недостаточное обеспечение людей жилищной площадью. У нас не хватает мест даже в общежитии. Что же касается тех, которые, как писала газета, ищут для себя более выгодной работы по зарплате, у нас немного. Но, бывает, уволится они от нас, а через некоторое время опять приходят, просятся на работу.

Не умаляя значения каждой из названных причин, я должен сказать, что не последнюю скрипку в текущей кадров играет несвоевременное поступление проектной документации. С начала года по этой причине основные кадры не обеспечиваются работой. И им приходится прибегать к подрядному методу.

Способствуют текучести кадров и взаимоотношения между мастерами, прорабами и рабочими. Зачастую наши прорабы и мастера дают рабочим какую-нибудь второстепенную работу, используя их, например, на недоделках. А это не каждого устраивает. И люди уходят в другие организации. Так недавно случилось, например, с И. Ф. Новоселовым.

И если квартирный вопрос еще некоторое время может служить основанием для текучести кадров, то все остальные причины могут и должны быть изжиты.

А. ПОЛИКАРПОВ,  
инспектор отдела  
кадров СМУ-8.

# Над Свердловском дирижабль «СССР В-6»

В конце августа 1937 года велосипедисты в алых рубашках с серебряными надписями «Москва — Свердловск» взяли старт в Московском порту дирижаблей, чтобы в самое короткое время покрыть расстояние свыше 2 000 километров в направлении на восток.

Целью этого велопробега было тщательное исследование земного маршрута будущей трассы дирижаблей.

Недалеко от Свердловска, на отдыхе в селе Грабовском, молодые люди услышали по радио сенсационное сообщение:

— Над Свердловском советский дирижабль «СССР В-6»!!!

Да, красавец «СССР В-6» обогнал исследователей трассы, и когда участники велопробега достигли каменного столба на границе Европы и Азии, свердловчане уже салютовали первому воздушному богатырю — дирижаблю.

9 сентября 1937 года трудящиеся Свердловска в течение нескольких часов толпились на улицах, с восхищением следя за полетом воздушного гиганта, который, пролетая над Уралма-

шем, сбросил вымпел с запиской следующего содержания:

«Экипаж дирижабля «СССР В-6», выполняющий задание по освоению дирижабельной трассы Москва — Свердловск, приветствует вас, трудящиеся Урала. Неуклонно выполняя решения ЦК ВКП(б), добьемся новых побед. Желаем успеха»

ражение к трудящимся Урала, полученное в момент полета над социалистическим городом Уралмаша, вселяет в нас еще больше энергии к социалистическому труду, и мы приложим все усилия и способности к тому, чтобы к 20-й годовщине Октября на Уралмашзаводе добиться новых социалистических побед и

высоты. В районе Уральского хребта обстановка для полета оказалась неблагоприятной. А вблизи Свердловска дирижабль даже отошел в сторону на 300 километров к городу Туринску, потом повернул на Свердловск, где и приземлился.

Наши воздушные гости пробыли в городе 6 часов, после чего улетели обратно. Так столица Урала впервые увидела у себя советский дирижабль!

История должна запомнить имена этих первых у нас гостей с дирижабля «СССР В-6», смелых летчиков. Газета «Уральский рабочий» сообщала, что команда корабля состояла всего из 20 человек, в том числе, кроме командира воздушного корабля тов. Панькова: его помощник С. В. Демин, инженер Т. С. Кулагин, бортрадист В. Сидоров, старший бортмеханик К. А. Шмельков, бортмеханики Ефименко, Никитин, Бурмакин, Степанов, Соловьев, пилоты: Мозгалев, Алешин, Белкин, Голиков, Бурлуцкий, парторг эскадры дирижаблей Егоров.

Г. БЕСЕДНЫХ,  
краевед, наш рабкор.

## Из истории воздухоплавания Урала

в работе! Командир дирижабля Паньков. Парторг Егоров».

В ответ на это приветствие раздалось многочисленное заводские гудки промышленного гиганта, и тотчас же в механическом цехе завода на коротком митинге второй смены рабочих-стахановцев было вынесено единодушно такое ответное приветствие экипажу дирижабля:

Вам выпала, товарищи, счастливая задача выполнить задание партии и правительства. Желаем успеха! Уверены в вашей победе. Ваше приветственное об-

в первую очередь — выполнения социалистической программы и укрепления обороноспособности нашей Родины!..

Стахановцы: Королев, Кочеров, Вахрушев, Пахомов и другие (всего 40 чел.)».

Дирижабль «СССР В-6» от Москвы до Свердловска долетел за 34 часа. Материальная часть корабля работала все время безотказно.

Дирижабль «СССР В-6» — прототип дирижабля «Норге», построен был на советских заводах, кроме моторов. Корабль имел 20 000 куб. метров газового объема, 105 м длины, 25,5 м



Радеют о спорте в Магнитогорском подразделении, как ни в каком другом. Правда, на летнюю спартакиаду управления по легкой атлетике команду не выставили, не были уверены еще в силах своих спортсменов, а зря. Например, техники РЭСОС непременно взяли бы все призы, которые были установлены для участников бега на различных дистанциях. Деликатные здесь люди. Неудобно «все золото» везти в Магнитогорск, надо, чтобы и другим досталось. Все надежды сейчас возлагают на будущее.

Лучшие бегуны подразделения, работники РЭСОС, каждый день в течение всего рабочего времени усиленно тренируются. Дистанция у них «огромного размера». Лаборатория находится почти в полутора километрах от аэропорта.

Можно подумать, не от хорошей жизни приходится делать такие маршброски. С этим можно было бы согласиться, если бы не было выхода.

По сравнению со старым аэропортом почти

все службы устроились с комфортом, кроме отдела перевозок и ЛЭРМ. Авиатехника в прошлую зиму не сладко пришлось. Ютились в вагончиках, ни обогреться, ни переодеться в них.

Новая «зима катит в

глаза», с уральскими суровыми морозами, жесткими, пронизывающими ветрами.

Местный комитет почувствовал лэрмовцам, принял решение о переводе лаборатории РЭСОС в новое помещение.

— Двойная польза, — рассуждали члены местного комитета, — во-первых близко, и второе — сюда и авиатехники смогут заглянуть, погреться.

Решение принято, записано. Бумага лежит, отсчитывает дни, дожидается, когда слова делу будут соответствовать.

Н. ИВАНОВА.



Надежда Ивановна Полтавская одиннадцать лет работает стартовым фельдшером в Курганском подразделении.

«Экипаж допущен к вылету» — эта фраза хорошо знакома пилотам. Надежда Ивановна ежедневно дает им «добро» на вылет.

Снимок В. ГУРИНА.

## Цирк на летном поле

Артистом цирка может стать каждый, кто прилетит в Челябинский аэропорт. Причем, никакой предварительной подготовки для этого не требуется.

Любителям острых ощущений сразу при выходе из самолета предоставляется возможность стать мастерами воздушных трюков, т. к. здесь зачастую опаздывают с подачей трапов. А желающие показать свои способности в тяжелой атлетике смогут продемонстрировать

их при переноске чемоданов и другого багажа. Ведь нередко в Челябинском аэропорту пассажиры с багажом движутся сами по себе, так же, как и порожний автопоезд.

Тому, кто хотел бы выступить в другом жанре, нужно обратиться за справками к организаторам этого нового цирка — руководителям службы перевозок Челябинского аэропорта.

Б. БОРИСОВ.

## АВИАТОРЫ!

ВАШ ДРУГ И СОВЕТЧИК ГАЗЕТА «АВИАТОР УРАЛА»

Подписка принимается на местах уполномоченными и секретарями парторганизаций.

Цена подписки на год — 96 копеек.

## ВЫПИСЫВАЙТЕ, ЧИТАЙТЕ, РАСПРОСТРАНЯЙТЕ ГАЗЕТУ

# НА СМЕНУ!

Газете «На смену!» нынче исполнилось семь лет. Но несмотря на далеко не комсомольский возраст, она всегда остается другом и молодых и пожилых жителей нашей области. А для комсомольца и молодого коммуниста — это трибуна и рупор. Вы скажи свое мнение, поделись опытом работы, покритикуй недостатки и порадуйся вместе с нами успехами молодежи!

Три десятка корреспондентов «На смену!» колесят по области, в городах, поселках и селах ищут интересные темы статей и очерков. Тысячи юнкоры и внештатных корреспондентов шлют письма в редакцию. Не переставая звонят телефоны, извещая о новинках на стройках, в поле, в цехе, в театре. Телетайп отстукивает новые и новые сведения...

Если ты хочешь быть в курсе всех дел молодежи, если хочешь пять раз в неделю получать новейшую местную и зарубежную информацию, если хочешь держать руку на пульсе времени и вместе со всеми комсомольцами области обсуждать и решать важнейшие проблемы современности, — читай «На смену!». В этом году, как и прежде, на ее страницах выступают виднейшие ученые и конструкторы, военачальники и артисты, знатные рабочие и спортсмены международного класса. Тысячи людей — свердловчан,

москвичей, наших друзей из-за рубежа совместно с редакцией примут участие в создании газеты. Если хочешь познакомиться с ними, с их мыслями

и взглядами, — выпиши газету «На смену!».

Подписка проводится во всех отделениях «Союзпечати».

Подписная цена на год — 5 руб. 16 коп. на полугодие — 2 руб. 58 коп. на три месяца — 1 руб. 29 коп.

## Интересно, злободневно

Газета «На смену!» — младшая сестра «Комсомольской правды». И мне, как постоянному читателю этой газеты, хочется сказать несколько теплых слов в ее адрес.

Прежде всего, «На смену!» — злободневная газета. Она откликается на любой из вопросов дня. И не просто от-

кликается, а подает эти вопросы на суд читателей в живой и интересной форме.

На ее страницах часто выступают передовики производства, ветераны войны и революции, мастера искусств и спортсмены.

В газете часто рассказывается и о нас, авиаторах, к примеру,

ее недавнее выступление «Мыскульы пятого океана».

Все те, кто хочет идти в ногу с временем, непременно должны читать эту газету.

Н. ШИШКИН,  
секретарь комитета комсомола 2-го Свердловского подразделения.



В нашем управлении немало охотников, которые в выходные дни любят бродить с ружьем по лесу, а вечером, на привале, сидеть у костра и слушать «правдивые» рассказы бывалых людей.

На снимке: инженер по спецприменению нашего управления В. А. Демнев после удачной охоты в Курганской области.

Фото В. Гурина.



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

За редактора  
А. КРУШИНСКИЙ.

НС 30802 Заказ № 5353

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