

Майский план выполнен

ТРУДНЫМ БЫЛ МАЙ ДЛЯ АВИАТОРОВ СВЕРДЛОВСКОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. ОДНАКО С ОСНОВНЫМИ ЗАДАЧАМИ ОНИ УСПЕШНО СПРАВИЛИСЬ. ТАК, ПЛАН ПАС-САЖИРОБОРОТА

БЫЛ 85 МЛН. КИЛОМЕТРОВ. ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ ПЕРЕВЫПОЛНЕН НА 106 ПРОЦЕНТОВ. ВМЕСТО 50 ТЫСЯЧ ВОЗДУШНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ ОТПРАВЛЕНО В МАЕ 52 549 ЧЕЛОВЕК.

НА 100 ПРОЦЕНТОВ ВЫПОЛНЕН ПЛАН ПО ВЫРУЧКЕ.

Н. ДЕМИНА,
старший инженер
планового
отдела.

В прошлом году экипажем коммунистического труда под командованием В. И. Хибина было сэкономлено более 45 часов летного времени и более 120 тонн топлива.

Летчик первого класса коммунист Виктор Иванович Хибин работает в авиации начиная с 1952 года.

На снимке: командир корабля первого Свердловского подразделения В. И. Хибин (крайний справа) готовится к вылету. Снимок сделан в Пермском аэропорту.

Фото А. Коваленко.



Тема дня

Рационализаторы АТБ 1-го Свердловского предприятия не раз были инициаторами внедрения в жизнь интерес-

ра 4-го цеха В. В. Сидорова и др.

Под руководством Я. Г. Горохова в начале этого года была смонтирована переносная установка легкого типа для заправки самолетов ИЛ-18. Ею может пользоваться один человек. Установка особенно удобна для оперативного обслуживания транзитных самолетов.

Один из опытейших рационализаторов в кольцовцев В. В. Сидоров занят сейчас разработкой новой системы устранения дефектов тормозных устройств АН-24.

Умельцы успешно справляются с поставленной перед ними задачей совершенствования организации труда.

В. ПАГУЧЕНКО,
старший инженер ОТК
по спецоборудованию.

ных технических новшеств. Авиароботникам нашего управления хорошо знакомы имена лучших новаторов: техника по эксплуатации А. С. Загорского, мастера электрослужбы Я. Г. Горохова, масте-

В ПОИСКЕ

Повышены в классе

Авиароботники нашего управления постоянно повышают летное и техническое мастерство.

Среди тех, кто в этом году сдал на первый класс, много авиаторов 1-го Свердловского предприятия. Это командиры кораблей Р. А. Бурдаков, Д. В. Червяков, 2-й пилот Б. А. Кобяков, штурманы А. И. Конобрий, В. А. Толстенко, В. П. Уфин, бортмеханики А. И. Кривых, И. В. Говорин и др.

К обслуживанию АН-24 готовы!

Идет экзамен. Слушатели учебно-тренировочного подразделения защищают право на самостоятельное обслуживание современного турбовинтового самолета АН-24.

Кому не знакомы эти волнующие торжественные минуты!

По установившейся традиции принято считать, что экзамен — это подведение итогов долгой и напряженной совместной работы слушателей и преподавателей. А работа была не из легких. Ведь многие изучали турбовинтовую технику впервые, обслуживая ранее самолеты с поршневыми двигателями.

Задача усложнилась еще и тем, что в самом начале выявилась острая нехватка литературы, схем и

наглядных пособий.

Просматривая классный журнал и экзаменационную ведомость, которые пестрят хорошими и отличными оценками, можно с уверенностью сказать, что этот многодневный труд увенчался успехом.

Из отзывов большинства слушателей, многие из которых имеют высшее образование, следует, что план и методика занятий были построены правильно.

Слушатели с благодарностью отзываются о преподавателях Н. Т. Бересневе, В. А. Иванове, В. А. Харлове и Т. Г. Аксеновой.

Слушатели
Ю. БОЙЧЕНКО,
Ю. НОСКО,
В. ШАТОВКИН,
Н. БОКОВ,
Б. КОЗЛОВ.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОММУНИСТА

М. НОВИКОВ,

заместитель начальника политотдела

Комиссия Уральского управления, политотдела и Октябрьского РК КПСС, проверяя готовность Свердловского предприятия к работе в весенне-летний период, изучила состояние идейно-воспитательной работы и трудовой дисциплины среди личного состава.

Осуществляя постановление ЦК КПСС по Тульской области, директивы Политуправления гражданской авиации, предложения комиссии обкома КПСС, командование и партийный комитет предприятия сосредоточили главное внимание на повышении боеспособности, деловитости и активности цеховых парторганов, партийно-политической работы, на подборе, расстановке и воспитании командно-руководящих кадров.

На цеховых партийных собраниях, активах, заседаниях партбюро систематически обсуждаются вопросы об авангардной роли коммунистов, выполнении установленных требований, состоянии и мерах улучшения идейно-воспитательной работы, укреплении дисциплины и обеспечении безопасности полетов. Так, например, при большой активности коммунистов прошли пар-

тийные собрания в отделе перевозок с повесткой «О состоянии и мерах улучшения политико-воспитательной работы в коллективе»: в летном подразделении — «О выполнении коммунистами уставных требований»; в авиационно-технической базе — «О состоянии и мерах по укреплению трудовой дисциплины среди личного состава».

Улучшилась учебно-методическая работа с командными кадрами, партийным, комсомольским и профсоюзным активом. С секретарями цеховых партийных и комсомольских организаций проводятся семинары по практике партийно-политической работы.

В укреплении дисциплины среди авиароботников партийная организация предприятия стала активнее использовать силу общественного мнения. Как правило, нарушители трудовой дисциплины и общественного порядка обсуждаются на заседаниях товарищеских судов, местных комите-

тов, собраниях в профгруппах, клеймятся позором в «молниях», сатирических листках.

Заслуживает положительной оценки проведение таких мероприятий, как встречи с ветеранами революции и гражданской войны, Героями Советского Союза и Социалистического Труда, знатными людьми Аэрофлота.

Дальнейшее развитие и совершенствование получили формы массово-политической пропаганды. В службах, летных коллективах читаются доклады, проводятся беседы, политинформации.

К агитационно-пропагандистской работе привлечены квалифицированные пропагандисты, лекторы из числа командно-руководящего состава и партийного актива. Умело сочетают организаторскую работу с идейно-воспитательной политинформаторы А. Иванов, партгруппорг третьей смены отдела перевозок, командир летного подразделения В. Хусаинов, на-

чальник связи П. Хворостов, главный инженер авиационно-технической базы Ю. Солодков. Вместе с тем анализ состояния дисциплины показывает, что эффективность всех проводимых идейно-воспитательных мероприятий еще недостаточна. В предприятии не изжиты нарушения, есть еще люди, которые бросают тень на весь коллектив.

Командование и партком не добились того, чтобы все руководители активно участвовали в общественно-политической жизни коллектива, ежемесячно выступали перед личным составом с глубоким анализом состояния дисциплины, проводили в жизнь практические мероприятия по ее укреплению. Редко выступают перед работниками начальник аэропорта И. Л. Шмалыц, начальник базы аэродромного обслуживания А. И. Титов, начальник автобазы Г. П. Пакулин, руководители полетов В. А. Гурьев, Б. С. Яшнов, О. Н. Маслов.

Одним из недостатков слабой действенности партийно-политических мероприятий является отсутствие контроля со стороны цеховых партбюро и парткома за исполнением принимаемых на собраниях и заседаниях постановлений. Так, во многих цеховых парторганизациях практически не полностью выполнено решение общего собрания, которое проводилось в январе 1968 года с повесткой: «О состоянии безопасности полетов и задачах парторганизации».

(Окончание на 2 стр.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРОБОТНИКОВ

№ 21 (1667).

СРЕДА, 5 ИЮНЯ
1968 ГОДА

Год издания
XXVI

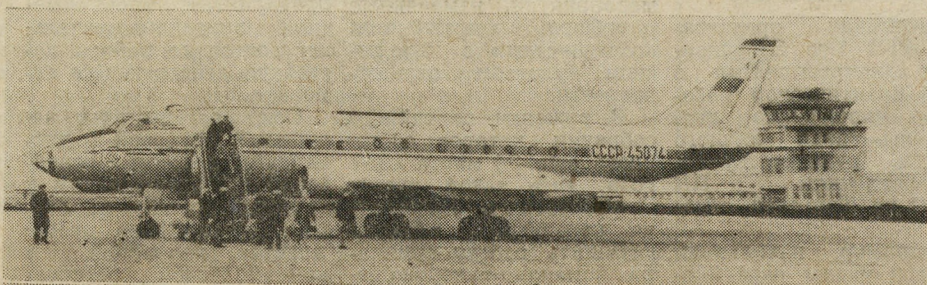
Партийная жизнь

ФОТОИНФОРМАЦИЯ

Немногим более года назад мы были свидетелями того, как из Магнитогорского аэропорта на Москву вылетел воздушный лайнер ИЛ-18. А сейчас крылья Магнитки стали еще крепче. Постоянную прописку получила здесь и реактивная техника.

На снимке: ТУ-124 в Магнитогорском порту.

Фото А. КРУШИНСКОГО.



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОММУНИСТА

(Окончание.
Нач. на 1 стр.)

Командование предприятия осуществляло иногда подбор и расстановку людей на рабочих участках без ведома парткома. Так, в феврале заместителя секретаря парткома, председателя группы народного контроля А. Ф. Исакова перевели с руководителей полетов в старшие диспетчеры, а партком узнал об этом лишь в мае.

В коллективах имеются случаи, когда несвоевременно и остро реагируют на факты нарушения трудовой дисциплины. Нарушители не обсуждаются на общих собраниях, заседаниях местных комитетов, товарищеских судов. Вокруг них

не создается обстановки сурового осуждения. В 1967 году в третьем авиаколлективе из 16 проступков большинство не было разобрано на собрании коллектива. В воспитании авиаработников недостаточно используется социалистическое соревнование.

Неудовлетворительно в авиагородке организуется досуг личного состава. Клуб авиаторов еще не стал центром всей массово-политической, культурной работы среди трудящихся, проживающих в Кольцово. В этом году партийная организация ослабила руководство комсомолом.

В комсомольских организациях авиационно-технической базы, отдела перевозок и других

служб комсомольские собрания проводятся нерегулярно. «Комсомольский прожектор» и штаб «За культуру обслуживания пассажиров» работает эпизодически.

Мало заботы проявляют коммунисты о развитии творческой активности молодежи, об их учебе и отдыхе. Недостаточную практическую помощь оказывает партком комитету ВЛКСМ в выполнении мероприятий по достоянию встрече 50-летия ВЛКСМ.

Итоги проверки состояния производственной, партийно-политической, воспитательной работы в Свердловском подразделении были рассмотрены на совещании командно-руководящего состава, партийного, профсоюзно-

го и комсомольского актива. Думаем, что анализ вскрытых недостатков поможет им в укреплении дисциплины, в совершенствовании стиля и методов партийно-политической работы, повысит роль коммунистов.

После окончания медицинского училища комсомолка Людмила Радченко работает медсестрой в поликлинике авиагородка Кольцово. Людмила — секретарь первичной комсомольской организации и член комитета ВЛКСМ первого Свердловского предприятия.

Снимок В. ГУРИНА.



Трибуна экономиста

НЕ ТАИТЬ РЕЗЕРВЫ ПОД СПУДОМ

С плановым заданием четырех месяцев справились почти все предприятия уральцев, отчислив дополнительные суммы в фонды экономического стимулирования. Но разряд отстающих, как бы мы ни хотели его ликвидировать, существует. В нем удерживают позиции Челябинское и Магнитогорское предприятия. Магнитогорцы не смогли выполнить план по выручке, доходам, приведенным часам. За четыре месяца предприятие дало сто тысяч рублей убытка. Летное происшествие очень сильно повлияло на финансовое положение Челябинского предприятия.

В обоих подразделениях нарушено соотношение между ростом производительности труда и средней заработной платой. В новых условиях реформы одним из главных показателей работы коллектива становится рентабельность. Ни магнитогорские, ни челябинские авиаработники не могут назвать его в числе выполненных, и как следствие, в фонды экономического стимулирования отчислено на 10 тысяч рублей меньше, чем предусмотрено планом.

В чем же причины, которые отбросили предприятия на последние места в шеренге соревнующихся? Характерным недостатком для подразделений является отсутствие оперативного учета в службах. Его внедрение идет очень медленно, при этом не учитываются те рекомендации, которые разработаны в управлении.

В практике подразделений вошло оказание авиауслуг в кредит. Заказчики задолжали аэропортам крупные суммы. В Магнитогорске задолженность за авиауслуги составила 95,2 тысячи рублей, в Челябинске — 115 тысяч рублей.

Общим недостатком является и то, что нет постоянного контроля за расходом материалов. На протяжении всего времени допускаются сверхнормативные остатки по материальным ценностям, в том числе по запчастям (у челябинцев — 179 тысяч рублей).

Каждый месяц Магнитогорское предприятие уплачивает железной дороге штрафы за простой вагонов, причем оплата постоянно увеличивается. Немалую роль в производственных делах коллектива при новой системе планирования играет то, насколько каждый авиаработник понимает сущность реформы, насколько ру-

ководители служб умеют использовать преимущества и права, которые дает им новая система. В обоих предприятиях командованием и партийными организациями уделялось внимание экономической учебе авиаторов. Работники планового отдела совместно с руководителями служб разработали для отделов основные производственные показатели, сметы расходов, положение о премировании рабочих и служащих. Беседы с работниками и начальниками служб позволяют нам сделать вывод, что экономическую учебу в предприятиях нельзя свертывать. Много ценных предложений высказали руководители служб связи, АТБ автотранспорта Челябинского предприятия, начальник службы движения Магнитогорского аэропорта Л. И. Кондратьев.

У коллективов предприятий есть все возможности ликвидировать отставание. Для этого прежде всего требуется организация оперативного учета. В предприятиях необходим строгий контроль за оплатой счетов на поступающее оборудование. По-хозяйски следует подходить руководителям к составлению заявок на новые материальные ценности. В связи с тем, что в службах перевозок наблюдается большая текучесть кадров, особенно грузчиков, нужно смелее применять ежемесячное допремирование за счет фондов материального поощрения.

Перевод на новую систему предполагает увеличение доходов государства и предприятия. Нужно работать так, чтобы преимущества реформы ощутил на себе каждый работник.

В. ПЕРЕПЕЛКИН,
начальник планового отдела управления.

П. САМОЙЛОВА,
начальник финансового отдела.

Б. СИВАШИНСКИЙ,
начальник ОТиЗ.



ЗАДАЧИ НА СООБРАЗИТЕЛЬНОСТЬ

Анализируя работу по закреплению кадров в Кировском предприятии, можно сделать вывод, что авиаработники летного, диспетчерского и инженерно-технического состава закрепляются успешно. Текучесть в этом звене весьма незначительна и на общее состояние производственной деятельности влияния не оказывает. Тенденция к частой перемене места работы наблюдается, в основном, среди работников обслуживающего персонала.

Для характеристики текучести кадров достаточно привести такие данные по определенным службам нашего предприятия.

Автобаза. 1965 год. Принято 29 человек, уволено 18.

1967 год. 30 принято, 18 уволено.

Служба перевозок. 1965 год. Принято 25, уволено 18.

1967 год. Принято 17, уволено 16...

Мотивы увольнений различны. Например, в прошлом году 30 процентов от общего количества увольняющихся назвали причиной ухода неудовлетворенность условиями труда, 27 процентов — отсутствие перспективы получения квартиры, 20 процентов — неудовлетворенность заработной платой и т. д.

Бывают случаи, когда увольнение вызвано несерьезным отношением и малой требовательностью руководителей при приеме на работу. Так, в конце прошлого года в отделе кадров было отказано в приеме на работу Калинин, Полищуку, Шешукову и Кулешову. Из трудовых книжек и характеристик на них было видно, что эти люди мало подходят для ответственной работы в АТБ нашего предприятия. Однако начальник АТБ, предварительно не поставив в известность отдел

кадров, подписал заявления о приеме на работу всем четверым.

С первых дней новоиспеченные «авиаторы» стали блистать своими «талантами». Кулешов за нарушения дисциплины через месяц был уволен. Недостойное поведение второго члена «великолепной» четверки, Калинина, разбиралось на товарищеском суде... Такой исход дела можно было заранее предвидеть. Однако начальник АТБ тов. Сынков, видимо, не думал о последствиях, когда «подмахнул» на заявлениях о приеме свое «не возражаю».

В ноябре 1967 года собиравался устраиваться на работу в АТБ авиа механик Плетнев. С легкой руки тов. Сынкова Плетнева прописали в общежитие. А на работу в АТБ он все еще «оформляется». Задача в два действия на сообразитель-

ность: чего хотел Плетнев — работы или прописки? Кем принимали на работу Плетнева — жильцом общежития или авиа механиком.

Задачи на сообразительность не мешало бы решать многим начальникам служб, когда они принимают на работу заведомо нерадивых людей.

А. НЕЛЮБИН,
старший инспектор по кадрам Кировского предприятия.

ОТ РЕДАКЦИИ.
«Авиатор Урала» продолжает публикацию писем-откликов на корреспонденцию нашей газеты «Ты увольняешься. Почему?»

Редакция надеется, что начальник АТБ Кировского авиапредприятия А. М. Сынков тоже примет посильное участие в обсуждении проблемы текучести кадров.



Убеждать личным примером

с личным составом, разъясняя с фактами в руках роль дисциплины в работе авиационного предприятия. Партбюро заслушало также отчет секретаря комсомольской организации АТБ о состоянии воспитательной работы среди молодежи технической базы.

К сожалению, не все мероприятия, намеченные партбюро, выполняются коммунистами с должным чувством ответственности.

В решении партийного собрания, которое состоялось еще 24 марта 1967 года, есть такой пункт: «Обязать т. Ярошевича коренным образом улучшить работу семинара командно-руководящего состава, не допускать

срывов занятий. Сделать семинар настоящей школой воспитания командных кадров...».

Прошел год. Что изменилось? Комиссия Уральского управления, политотдела и Октябрьского райкома КПСС г. Свердловска, проверяя состояние идейно-воспитательной работы в нашем предприятии, вновь отметила неудовлетворительное состояние работы постоянно действующего семинара.

Основная причина нарушений трудовой дисциплины кроется в ослаблении требовательности к личному составу со стороны командиров производства, партийной и комсомольской организации.

Поэтому вполне целесообразно систематически заслушивать на заседаниях партбюро отчеты начальников цехов, смен и отделов о состоянии дисциплины в службе и о принятых мерах по устранению недостатков. Мы практикуем такой метод контроля и считаем его полезным.

Командир должен личным примером воспитывать у подчиненных чувство ответственности за порученное дело. В авиации дисциплина труда и безопасность полетов — понятия неразрывные. Об этом никогда не надо забывать.

Л. НИКОНОВ,
заместитель секретаря партийного бюро АТБ Кольцово.

Доброта

Я пришел в диспетчерскую Свердловского городского агентства утром. Работы в это время немного, тем не менее обстановка здесь была, как говорится, трудовая и совсем не располагающая к беседе. Мигали лампочки пультов, дежурные переговаривались по микрофону с кассирами, руки женщин проворно отмечали что-то в карточках — показателях наличия мест в самолетах.

Наталью Алексеевну Якушину я видел впервые, но сразу выделил из числа других. У нее приятное русское лицо, спокойный взгляд, точные движения. Двадцать пять лет проработала она в гражданской авиации и сейчас, умудренная опытом, высоко несет честь авиатора, заслуженно носит звание ударника коммунистического труда.

Сейчас Н. А. Якушина — дежурный по комплектованию.

Работа, казалось бы, несложная. Но несколько часов наблюдений в диспетчерской невольно заставляют почувствовать всю ту напряженность и ответственность, которая требуется от человека, заботящегося о том, чтобы каждый воздушный пассажир смог улететь в нужном направлении.

Понравилась мне в Наталье Алексеевне ее приветливость, вежливость. А это тоже немаловажная деталь в человеке, постоянно общающемся с людьми.

С. ПЕТРОВИЧ.

ВСЕ ВНИМАНИЕ — БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ!

КАК и раньше, в нынешнем году задачей номер один для службы движения Магнитогорского аэропорта является обеспечение безопасности полетов. Знание своих функций на рабочем месте, кропотливое

например, есть молодой диспетчер Анатолий Соколов. Он очень серьезно относится к стажировке, с первых дней правильно принимает решения, стремится работать во взаимодействии с другими службами. Руководитель полетов

графиками использования самолето-моторного парка, ремонта техники и т. д. Наш опыт работы они решили применить у себя. Так, в тесном взаимодействии с другими службами аэропорта, совершенствуя работу путем повы-

В ТЕСНОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

изучение руководящих документов способствуют улучшению обслуживания авиационной техники, искореняют предпосылки к летным происшествиям.

Возьмем такой пример. В эфир, на борт не дали показатель видимости. Это уже отклонение от приказа. Поэтому все характерные случаи аварий или катастроф, происшедших по вине диспетчеров управления Аэрофлота, мы оформляем в специальных альбомах, тщательно изучаем во время техзанятий. Кстати, о занятиях. У нас учеба проводится между сменами. Здесь проводятся розыгрыши руководства движением самолетов, изучаются приказы, слушаем выступления специалистов других служб.

Кадры решают все. Этому существенному вопросу мы также уделили внимание. В нашем коллективе,

тов Г. Геращенко помогает оформить наглядные пособия. Партгруппорг П. Д. Плотников следит за тем, чтобы каждый член нашего коллектива повышал свои как технические, так и политические знания.

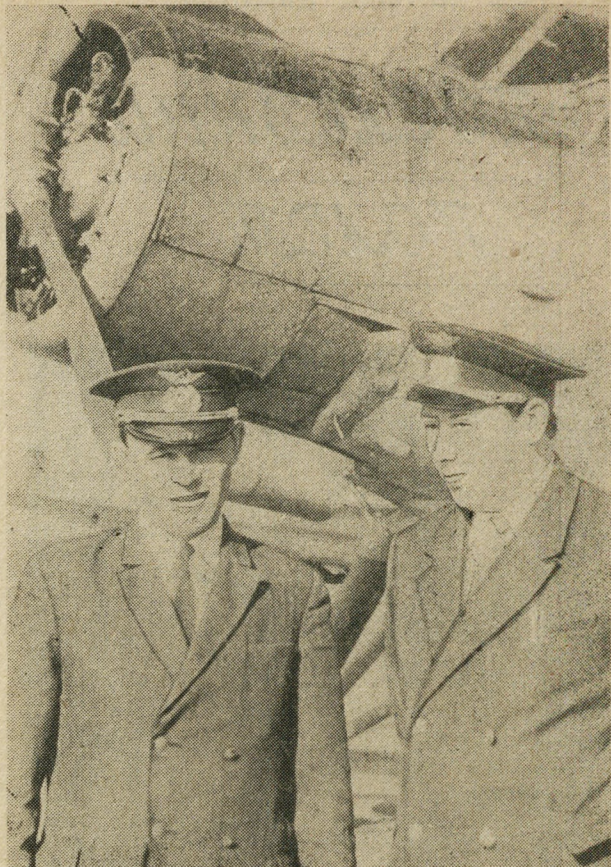
За активную помощь в заходе самолетов на посадку в сложных метеословиях в журнале замечаний и предложений можно встретить десятки благодарностей и хороших отзывов. Вот, например:

«Экипаж самолета АН-24 рейс 46758 просит командование Магнитогорского подразделения объявить благодарность диспетчеру за чуткое и грамотное руководство полетом. Сальманович, Неустроев, Комиссаренко».

Совсем недавно побывали у нас авиаторы из Оренбургского авиаподразделения Приволжского управления. Они с большим интересом ознакомились с наглядными пособиями,

шения теоретических и практических знаний, наша служба стоит на страже безопасности и регулярности полетов.

Л. КОНДРАТЬЕВ,
зам. начальника
Магнитогорского
аэропорта по движению.



Иван Дмитриевич Щербаков два месяца назад стал кандидатом в члены КПСС.

Он один из лучших командиров АН-2 Уктусского подразделения. И. Д. Щербаков — кандидат на переучивание

ШВЛП. Видимо, скоро он сядет за штурвал АН-24.

Во втором Свердловском предприятии Иван Дмитриевич работает 10 лет, он допущен к полетам в сложных условиях и

не раз выполнял ответственные задания командования.

На снимке: командир самолета И. Д. Щербаков и 2-й пилот Л. И. Городилов.

Фото пилота Ю. ДАВИДОВА.

В ПОМОЩЬ НАРОДНЫМ КОНТРОЛЕРАМ

В редакционно-издательском отделе Политического управления гражданской авиации недавно вышла брошюра «Под контроль масс», рассказывающая об опыте работы групп и постов народного контроля предприятий и подразделений Украинского ордена Трудового Красного Знамени управления ГА.

На конкретных примерах автор брошюры редактор газеты «Крылья Украи-

ны» М. Ляховецкий показывает роль и значение народных контролеров.

Всем нашим руководителям групп и постов контроля полезно будет узнать и применить у себя опыт украинских авиаторов, глубже внедрить в подразделениях единый, массовый, всеохватывающий, глубоко народный и постоянно действующий контроль.



У ВЛАДИМИРА Маяковского есть строки, которые, на мой взгляд, очень точно определяют суть комсомольских дел:

Послушайте, если звезды зажигают, значит, это кому-то нужно.

Значит, это необходимо, чтобы каждый вечер над крышами загоралась хоть одна звезда.

Комсомольская жизнь

«...Значит, это

кому-то нужно»

Это необходимо для самих комсомольцев, чтобы у них были увлекательные, интересные дела, не дающие места равнодушию и скуке. Стать в позу стороннего наблюдателя и бросать «это плохо, это нехорошо», — легко. Для этого не нужно пошевелить даже пальцем. Беспокоенее придумать, двинуть вперед дело. Хлопотнее увлечь товарищей своей задумкой. Два предприятия, два разных отношения. В Кургане первое, что пришлось услышать, были слова обиды, высказанные работниками отдела перевозок на руководителей кружка «Кругозор», не пригласивших всех желающих на занятия. Тема интересная и, кроме комсомольцев, на занятиях хотелось бы побывать другим.

Не все ладится с художественной самостоятельностью, не удовлетворяет их состояние спортивной работы в предприятии. Часто нет на базе начальника штаба «Комсомольского прожектора», но ведь это не основание, чтобы рейдов было меньше.

«По почину друзей» — под таким заголовком в газете были опубликованы социалистические обязательства в честь 50-летия ВЛКСМ молодежи уральских предприятий, которая подхватила вызов курганских комсомольцев. Как держат слово инициаторы соревнования? Половина того, что наметили курганцы, они выполнили. Созданы комсомольско-молодежные экипажи, борющиеся за звание имени 50-летия славного юбилея. В АТБ на это звание претендует

бригада Михаила Афанасьева.

В Челябинске мне пришлось столкнуться со «странным», иначе не назовешь, отношением комсоргов к походам боевой славы, — это дела пионерские. Воздать должное славе и мужеству погибших — делению на малые и большие дела не подлежит. Может быть, это слишком прямолинейно, но, например, свердловских летчиков, взявшихся за поиски материалов о Георгии Бахчиванджи, никто не упрекнул в том, что они занимались ребячьим делом. Все ли известно по истории предприятия? В годы войны многие челябинские летчики ушли на фронт. Знают ли их боевой путь комсомольцы?

Коллектив челябинской комсомольской организации большой. Но нет здесь ни одной смены,

бригады, экипажа, которые бы соревновались за звание коллектива имени 50-летия комсомола. Если не считать бригады автобазы, которая с уходом бригадира, по существу, распалась.

До юбилея осталось немногим более четырех месяцев. У комсомольцев должна быть ясность, что выполнено из обязательств, взятых молодежью предприятия. В незавидном положении оказался секретарь комсомольской организации БАТО, когда на заседании комитета ВЛКСМ не смог сказать, чем отметят его комсомольцы 29 октября.

Хорошие вести о делах молодых авиаторов приходят с предприятий, и очень важно, чтобы этих добрых славных дел с каждым днем становилось больше.

Н. МАСЛОВА.

— 1 —

День медицинского работника, отмечающийся в этом году 16 июня, — радостный праздник всех медиков страны, ибо советскому здравоохранению исполняется 50 лет.

С первых дней создания советское здравоохранение повело успешную борьбу с эпидемиями и после их ликвидации перешло к решительной борьбе с тяжелыми заболеваниями. Огромны заслуги врачей в годы Великой Отечественной войны. Медицинские работники возвратили в строй свыше 72 процентов раненых и больных.

У авиационных медиков в этом году двойной праздник, так как празднуют как 50-летие советского здравоохранения, так и 20-летие медицинской службы Аэрофлота, выделившуюся в самостоятельную 16 июня 1948 года.

Авиационная медицина такая отрасль медицины, в которой наиболее широко представлено профилактическое направление.

Навстречу 50-летию

советского здравоохранения

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ

Авиационный медик в своей работе тесно связан с летными коллективами. Он проводит мероприятия по укреплению здоровья каждого члена экипажа. Вместе с этим большая работа проводится по оздоровлению наземных контингентов: инженеров, техников, работников наземных служб.

Медицинская служба управления в своих рядах насчитывает немало квалифицированных, опытных работников, отдающих все свои силы и умение делу укрепления здоровья советских людей.

— 3 —

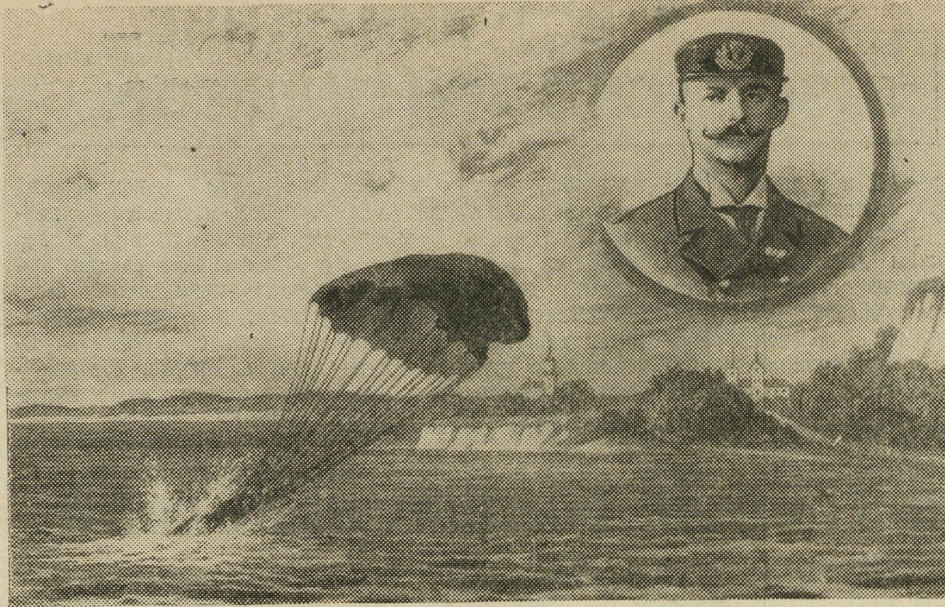
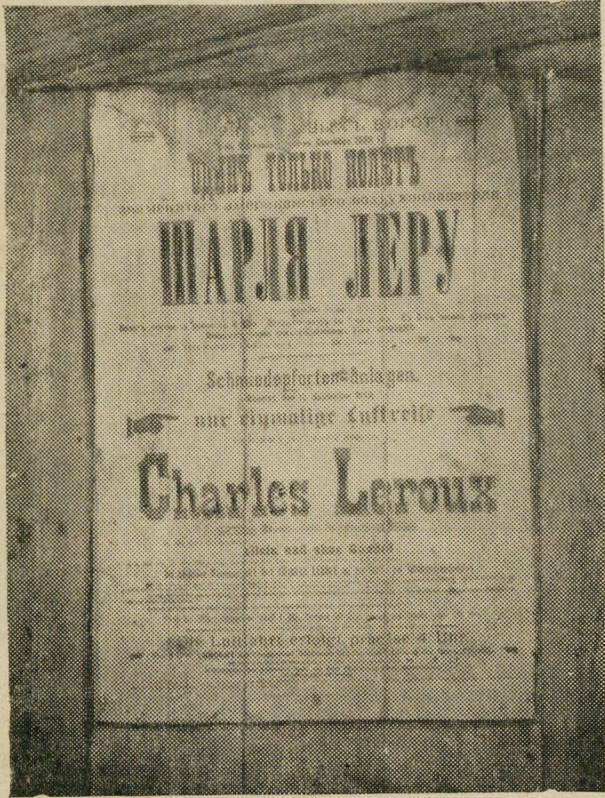
В наших рядах работают ветераны здравоохранения Аэрофлота: врачи Е. П. Халина, Н. М. Бессольцева, А. Г. Сидорова; средние медработники Э. К. Виноградова, Н. Е. Звирбул, В. А. Джуриловская, Е. А. Воронина и ряд других.

Авиационные медики Урала своим трудом вносят вклад в развитие авиации, в оздоровление летных и технических кадров, принимают меры к улучшению условий труда авиаторов.

Постоянно растет сеть медицинских учреждений в нашем управлении, совершенствуются методы работы. Приобретается новое медицинское оборудование для целей диагностики и лечения.

А. КУЧЕРОВ,
начальник медсанслужбы
Уральского управления ГА.

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ



12 сентября 1889 года склоны горы Харью в центре Таллина были сплошь заполнены горожанами. Люди победнее стояли внизу, более состоятельные заняли места повыше, а на самом верху горы колыхался огромный желтый баллон воздушного шара. Предстоял полет и прыжок с парашютом знаменитого воздухоплователя и парашютиста Шарля Леру. Он-то и привлек внимание тысячной толпы, собравшейся на Харьюмяэ.

Леру был американцем, и любопытно, что многие газеты того времени утверждали, что Леру приходился племянником самому Аврааму Линкольну.

После первого прыжка с парашютом в 1887 году в Филадельфии восторженные зрители забросали цветами отважного воздухоплователя, и слава о нем быстро разнеслась по Америке. Весной 1889 года Леру впервые гастролирует по Европе, имея на своем счету уже более

двухсот прыжков с парашютом.

В Берлине Шарль Леру был приглашен в Россию содержателем увеселительного театра в Москве неким Георгом Парадизом, заключившим с воздухоплователем кабальный контракт. Началось его турне по России. И его трагедия.

С шумным успехом, хотя и не всегда благополучно, Леру демонстрирует свое опасное искусство в Петербурге, Москве, Харькове, Одессе, Варшаве, Риге, Либаве и, наконец, добирается до Таллина. Еще за неделю до приезда воздухоплователя в Таллине знали об этом и с большим интересом ждали необыкновенного и очень редкого по тому времени зрелища.

Около пяти часов воздушный шар, сопровождаемый возгласами возбужденных зрителей, оторвался от земли, унося в небо Шарля Леру, сидевшего на небольшой трапеции под шаром. Уже через две

минуты смелый воздухоплаватель виднелся в высоте маленькой черной точкой. Шар двигался в сторону порта. Очевидно, стремясь уйти от шпилей городских построек, Леру долго не покидал шар и отделился с парашютом, когда был совсем невдалеке от бухты.

Огромным белым цветом раскрылся над головой Леру купол парашюта, но снижаясь теперь уже над бухтой, парашют сильно раскачивался, как гигантский маятник. Вот парашют уже у самой воды. Последний взмах, и Леру с силой ударяется о воду. Еще мгновение он виден был на ее поверхности, а затем скрылся среди волн.

Никаких мер предосторожности на такой исход полета принято не было.

Спустя два дня после катастрофы тело Леру было найдено местными жителями на дне бухты Кадриорг.

Гибель отважного Леру потрясла Таллин. Ма-

териалы о катастрофе заполнили страницы местных, да и не только местных газет. Все сходилось в одном: виноват импресарио, виноват Парадиз. Раздавались справедливые требования привлечь виновника к ответу. Но не следует забывать, в какое время это происходило. Парадиз безнаказанно скрывается из Таллина.

Для выяснения причин гибели Шарля Леру русское техническое общество направило в Таллин инженер-полковника Н. А. Козлова, сделавшего позднее доклад о результатах своих расследований. Прах Леру был предан земле в Таллине, а на его могиле был воздвигнут красивый обелиск с надписью на английском, русском, французском и немецком языках...

И вот более семидесяти лет спустя после трагического полета я стоял в темной башне перед афишей, пригласившей на полет Шарля Леру. От неровного пламени свечи по стенам прыгали таинственные тени. Я словно перенесся в другую эпоху, повеяло вдруг самой историей. Достая платок и осторожно смахивая с афиши пыль и паутину, дотрагиваюсь пальцами до тонкой, полупрозрачной бумаги. Она почти спилась с серой дощатой стеной, разорвалась на щелях. Отделить ее от шероховатых досок уже невозможно.

Кому пришла в голову счастливая мысль принести афишу сюда, в темноту церковной башни, и тем самым сохранить на многие десятилетия?

Яркая вспышка, щелчок затвора фотоаппарата — и на пленке запечатлелась необыкновенная находка — штрих далекой истории. Редкая, но радостная минута в жизни искателя необычного.

На снимках: гибель воздухоплователя в волнах Кадриоргской бухты; афиша о полете Леру, найденная в башне Домской церкви в Таллине.

Спорт СТАРТУЕТ XIX ЛЕТНЯЯ

Разработан и высылаются в подразделения план подготовки и проведения XIX летней спартакиады Уральского управления, посвященной 50-летию Ленинского комсомола.

Старт спартакиаде уже дан. Проведены соревнования по стендовой стрельбе. Определены победители.

В Перми с 9 по 12 июня будет разыграно первенство по волейболу между мужскими и женскими командами. В Кургане с 25 по 28 июня состоятся соревнования между баскетболистами.

Легкоатлеты соберутся в Свердловске с 25 по 27 июля. И заключительным видом спорта будет футбол, матчи которого, как и в прошлом году, будут проведены в Челябинске с 8 по 12 августа.

Всем подразделениям следует тщательно подготовиться и активно включиться в борьбу XIX летней спартакиады, достойными результатами ознаменовать замечательную дату — 50-летие ВЛКСМ.

М. ГОРЮКОВА,
член оргкомитета
XIX летней спартакиады управления.

Волейбол Впереди первый цех

На авиаремонтном предприятии начался розыгрыш первенства по волейболу. В спортивную борьбу вступили команды первого, второго и четвертого цехов, а также управления завода.

Игра проводится в два круга. В итоге шести игр лидируют волейболисты первого цеха.

Г. КУЧУГУРНЫЙ,
капитан волейбольной команды 1 цеха.

ЗАБИТО ДЕВЯТЬ МЯЧЕЙ

В Челябинске продолжается розыгрыш первенства по футболу.

В своем районе авиаторы провели четыре игры. Над спортсменами автохозяйства, Водоканалстроя, маш-

завода они одержали победы. В ворота соперников забито девять мячей, пропущено два.

Ю. ШАКОМАЛОВ.

Футбол

КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

5. Создатель теории множеств. Родился в 1854 г. в Петербурге.
6. Русский физик и электротехник.
8. Гидравлическая машина для перекачки жидкостей или газов.
11. Отходы металлообработки.
12. Элемент конструкции, играющий роль подставки.
13. Горная порода белого цвета, состоящая из карбоната кальция.
14. Известный русский механик, создавший скорострельную батарею «адский орган».
15. Основное понятие исчисления, явившегося развитием и обобщением векторного исчисления и теории матриц.
16. Положительный электрод.
17. Английский ученый, описавший хаотическое движение микроскопических частиц.
18. Изобретатель первого в

- мире электродвигателя.
22. Природный минеральный пигмент бурого цвета.
23. Желтое красящее вещество.
24. Газ.
25. Датский астроном XVI в.
28. Отравляющее вещество.
29. Александровский ученый (1 век н. э.), конструктор многочисленных автоматов.
31. Несущая часть машины или установки.
34. Легкая элементарная частица.
35. Великий древнегреческий философ, учитель Платона.
36. Советский художник-плакатист.
37. Химическое соединение с чередующимися в цепи атомами кремния и кислорода.
38. Польский астроном, основатель гелиоцентрической системы мироздания.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

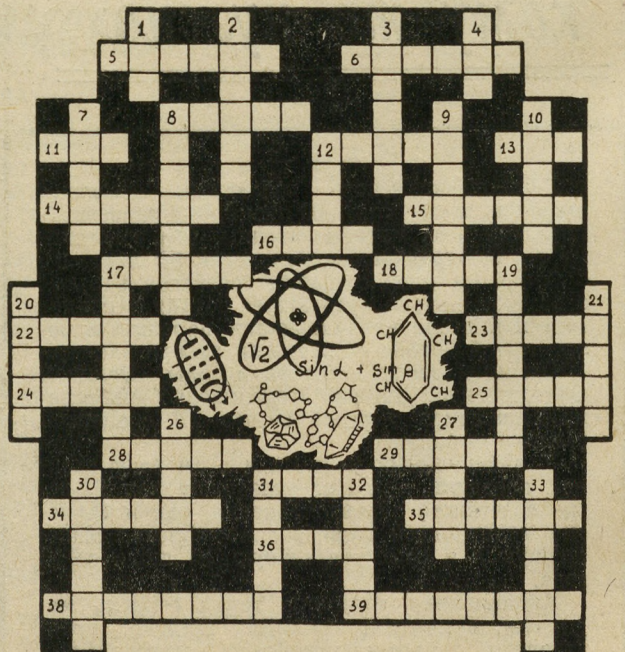
1. Морская снасть, веревка.
2. Английский уч-

- еный, открывший электрон.
3. Электронная лампа.
4. Датский физик, один из создателей квантовой теории атома.
7. Французский химик, выделивший из каменноугольной смолы антрацен и фенол.
8. Крепостной крестьянин, изобретатель-самородок, впервые в мире предложивший построить подводную лодку — «потаенное огненное судно».
9. Конструктор, создавший в 1912 году первый в мире подводный минный заградитель «Краб».
10. Проявляющее вещество в фотографии.
12. Немецкий изобретатель, создавший двигатель внутреннего сгорания.
17. Псевдоним, за которым скрывается группа французских математиков.
19. Углеводород с двумя сопряженными двойными связями.
20. Трубки

В свободную минуту

для вдувания в плавильные печи сжатого воздуха.

31. Создатель одной из новых геометрических фигур — эллиптической. 32. Герой произведения Лермонтова. 33. Английский врач, натуралист и поэт, автор поэмы «Ботанический сад».



Свердловск-20,
аэропорт Уктус.
22-05-21, доб. 1-96.

За редактора А. КРУШИНСКИЙ.

НС 17147

Заказ № 3489

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