

Собрание партийного актива

19 сентября проводилось собрание партийного актива предприятий Уральского управления гражданской авиации.

Участники совещания обсудили вопрос «О задачах партийных организаций управления по выполнению постановления ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина».

С докладом на собрании выступил начальник политотдела УрУ ГА В. И. Большаков.

Выступившие в прениях главный инженер управления И. С. Разумовский, заместитель командира по политчасти первого Свердловского предприятия А. Н. Кобелев, секретарь теркома профсоюза авиаработников И. А. Чанов, председатель местного комитета второго Свердловского предприятия А. И. Вейс и другие рассказали о перспективных планах по достойной встрече юбилея вождя.

Командир летного коллектива Свердловского предприятия Л. А. Панченко от имени своих товарищей по работе зачитал обращение ко всем авиаработникам Урала, в котором кольцоцы призывают встретить ленинский юбилей новыми успехами. (Это обращение публикуется на второй странице газеты).

С речью перед партийным активом выступил начальник управления Н. А. Сидоренко.



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 36 (1682).

СРЕДА,

25

СЕНТЯБРЯ

1968 г.

Год издания

XXVI

В службе бортпроводников 1-го Свердловского предприятия развернулось соревнование за право называться коллективом имени 50-летия ВЛКСМ.

Тройки бортпроводников, которыми руководят Валентина Хижняк и Надежда Балабанова, одними из первых включились в это соревнование.

На снимке: бортпроводницы — первые номера троек Надежда Балабанова и Валентина Хижняк.



Готовимся к юбилею

ПОДГОТОВКА к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина — дело общенародное, партийное, и лучший способ отметить юбилей — это сосредоточить внимание и усилия на осуществлении стоящих перед каждым предприятием конкретных задач.

Коммунисты Челябинского объединенного предприятия отлично понимают это. В ав-

густе партком предприятия разработал и утвердил план проведения политинформаций на сентябрь.

Тема политинформаций разнообразна, но

пропагандисты предприятия, опираясь на конкретные факты производственной жизни служб и отделов, строят свои информации так, чтобы мобилизовать энергию и инициативу работников предприятия на досрочное выполнение заданий пятилетки и достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

ПЕРЕД НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

В Уктусском аэропорту с 18 по 20 сентября проведены краткосрочные сборы начальников аэропортов местных воздушных линий второго Свердловского предприятия.

С докладом «Подготовка и эксплуатация аэродромов в осенне-зимний период» выступил перед собравшимися начальник аэропорта Уктус В. К. Устинов.

О правилах перевозки пассажиров, почты, багажа и грузов рассказал начальник отдела перевозок подразделения Н. Шишкин.

Работа в новых условиях планирования и экономиче-

ского стимулирования требует от хозяев аэропортов МВЛ совершенствовать все стороны многогранной авиационной деятельности. Поэтому на сборах был прочитан краткий курс по охране труда и технике безопасности при работах в зимний период, обеспечение нормальной работы радиосредств. Отчет и отчетность при перевозках, хранение и выдача ГСМ, метеобеспечение полетов и так далее.

С анализом состояния безопасности полетов за 1967—1968 годы и задачами на осенне-зимний период выступил командир

предприятия А. И. Ермолаев.

Начальники аэропортов были гостями в Свердловском городском агентстве, совершили культпоход в

Цирк, прослушали содержательную лекцию о международном положении.

А. АЛФЕРОВ,
начальник Туринского аэропорта.

Северная Двина—Урал

Недавно со взлетной полосы Архангельского аэропорта стартовал АН-24. Командир турбовинтового самолета Коми управления Борис Иванов вывел машину курсом на Свердловск. Этим рейсом официально открылось регулярное воздушное сообщение между городом на Се-

верной Двине и столицей Урала. Самолет совершает посадку в Сыктывкаре и Перми.

1435 - километровый путь лайнер преодолевает за 3 часа 15 минут. Рейсы по этой воздушной трассе будут осуществляться трижды в неделю.

НОТ — широкую дорогу

Командование, партийная и общественные организации Пермского предприятия ГА проводят определенную работу по внедрению мероприятий научной организации труда в службах. В феврале этого года была разработана и распространена среди авиаработников специальная анкета. Предложения, внесенные личным составом в анкетах, были учтены при составлении плана НОТ на 1968 год.

Состояние дел по научной организации труда обсуждалось на профсоюзных собраниях в АТБ, автобазе, службе перевозок. Вопрос «О состоянии и мерах улучшения НОТ» обсуждался на партийном собрании в аэропорту.

Партийный комитет дважды в 1968 году обсуждал вопрос о работе по научной организации труда. Так, 26 июня с. г. партийный комитет на своем заседании обсудил доклад члена парткома тов. Кулешова «Об улучшении партийного руководства работой по НОТ» и принял постановление, в котором намечены конкретные мероприятия по дальнейшему улучшению работы в этой области.

В настоящее время в предприятии создан совет по НОТ из 18 человек во главе с командиром объединенного подразделения тов. Кулешовым. Созданы и работают пять бюро НОТ и 21 творческая бригада с общим количеством 94 человека.

На 1968 год составлен план по научной организации труда, предусматривающий 57 ме-

роприятий на сумму условно-годовой экономии в 60847 рублей. За 1 полугодие 1968 года осуществлено 16 мероприятий, которые дадут годовую экономию в сумме 33485 рублей.

Разработаны и осуществлены мероприятия по спрямлению маршрутов полетов самолетов на МВЛ, что позволяет получить экономический эффект в сумме 16380 рублей.

Разработана и внедрена система централизованного снабжения лаборатории спецоборудования АТБ постоянным и переменным напряжением с дистанционным управлением. Это улучшило условия труда, использование рабочего времени, значительно увеличило производительность труда.

В целях улучшения использования рабочего времени и повышения производительности труда произведено совмещение профессий электромонтера и дизелиста в электрослужбе, совмещено техническое оборудование радиосредств КПД и СНП, техническое обслуживание средств водоснабжения и сантехнических устройств, профессии диспетчера и радиооператора в некоторых аэропортах МВЛ, что позволило высвободить 14 работников и сэкономить 11200 рублей в год. Кроме того, в службе движения диспетчерский состав обучен и допущен к работе на нескольких рабочих местах. В бухгалтерии механизирован учет по отработке воинских требований и учетов касиров.

Тема ДНЯ

Наиболее эффективно проводится работа по внедрению мероприятий по научной организации труда в АТБ (начальник АТБ тов. Машиковский). В частности, в этой службе осуществлены важные мероприятия по НОТ:

1. Внедрен сетевой график обслуживания двигателя АШ-62ИР по 300-часовому регламенту, что дало возможность сократить простой самолетов на техническом обслуживании на 30 процентов.

2. Оборудована ветровая машина для удаления обледенения с самолетов и сдувания снега с ВПП. Это позволило получить экономическую эффективность в сумме 32300 рублей.

3. Разработан и внедрен поэтапный метод выполнения формы № 2 на самолете АН-24. Сократились простои самолетов АН-24 на техническом обслуживании. За 8 месяцев 1968 года экономия от внедренного мероприятия составила 3000 рублей.

4. Разработано положение о премировании рабочего и технического состава из фонда материального поощрения. Суть положения заключается в том, чтобы повысить заинтересованность инженерно-технического и рабочего состава в выполнении производственного плана. (Окончание на 2 стр.)

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!

Весь наш героический советский народ готовится встретить историческую дату — 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Всем нам бесконечно дорого имя великого Ленина — основателя первого в мире социалистического государства, создателя и руководителя Коммунистической партии Советского Союза, вождя и учителя всего прогрессивного человечества. Его жизнь и деятельность для каждого из нас являются примером, образцом служения народу и делу пролетарской революции.

В Постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина» раскрыто в полную силу все величие В. И. Ленина и неиссякаемая сила его учения. В постановлении отмечено, что лучший способ отметить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина — это сосредоточить внимание и усилия на осуществлении стоящих перед народом грандиозных планов хозяйственного и культурного строительства, экономических, социально-политических и идеологических задач, выдвинутых XXIII съездом КПСС.

Подготовка к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина — общественное, общенародное дело.

Стремясь достойно встретить славный юбилей В. И. Ленина, достойно нести звание коллектива коммунистического труда, личный состав летного коллектива Свердловского предприятия гражданской авиации, взвесив все свои возможности, принимает на себя следующие повышенные обязательства:

1. Пятилетний план по основным показателям выполнить к 1 ноября 1970 года.

2. План четырех месяцев 1970 года выполнить к 22 апреля, к дню рождения В. И. Ленина.

3. Обеспечить полную безопасность полетов, не иметь летных происшествий и предпосылок к ним по вине личного состава.

4. Повышать производительность полетов по самолетам ИЛ-18 ежегодно на 2 процента, а в 1970 году —

Обращение

коллектива коммунистического труда летного подразделения первого Свердловского предприятия ко всем работникам уральского управления гражданской авиации



на 3 процента. По самолетам АН-24 к 1969 году — на 2 процента, в 1970 году — на 3 процента, по самолетам АН-12 к 1969 году — на 4 процента, в 1970 году — на 5 процентов.

5. Повышать налет на один списочный самолет к 1969 году не менее 2 процентов к уровню плана каждого года.

6. Добиться снижения работы двигателей на земле до ниже — установленной нормы.

7. Обеспечить высокую

регулярность полетов и не иметь задержек и отмен по вине личного состава.

8. Путем грамотного выполнения каждого полета добиться экономии времени против расписания и расхода топлива в соответствии с нормативами.

9. Каждому экипажу добиться хороших и отличных показателей в технике пилотирования, высоких практических навыков и теоретических основ обеспечения безопасности полетов.

10. Добиться, чтобы весь личный состав повышал свой политический уровень.

11. Постоянно улучшать культуру обслуживания пассажиров на земле и в полете, не иметь жалоб пассажиров на личный состав.

12. Выполнить в установленные сроки мероприятия по подготовке к работе в

весенне-летнюю и осенне-зимнюю навигацию 1968—1969 годов и сдать зачеты не ниже чем на хорошо и отлично.

13. Добиться улучшения спортивной и культурно-массовой работы среди личного состава.

14. Улучшить работу по шефству над школой № 92 и Мало-Истокским детдомом.

15. Добиться, чтобы в каждом летном коллективе было не менее 70 процентов личного состава членами народной дружины по охране общественного порядка.

16. Всему личному составу летного коллектива принимать активное участие в благоустройстве и озеленении поселка и производственных участков и отработать каждому не менее 7 часов.

17. В каждой семье усилить воспитательную работу с детьми, добиться примерного поведения, хорошей успеваемости их в школе.

Мы обращаемся ко всем работникам Уральского управления еще выше поднять знамя социалистического соревнования, новыми успехами во всех областях жизни встретить 100-летие со дня рождения В. И. Ленина.

Обращение принято на общем собрании коллектива коммунистического труда летного подразделения Свердловского предприятия 13 сентября 1968 года.



Руфин Федорович Тюменцев считается в Курганском предприятии одним из опытных авиаторов. Ему присвоено звание ударника коммунистического труда. И как старший товарищ он всегда рад поделиться секретами летного мастерства с пилотами, которые только начинают свою биографию.

В этом году коммунисты летного коллектива избрали его своим вожаком.

Снимок В. ГУРИНА.

(Окончание.)

Нач. на 1 стр.)

ПРИМЕНЕНИЕ этого положения заметно изменило в лучшую сторону отношение инженерно-технического состава к исполнению своих служебных обязанностей, что наряду с другими мероприятиями позволило нам значительно улучшить основные производственные показатели.

5. Большое внимание в плане НОТ уделено организации рабочих мест, улучшению использования рабочего времени. Заслуживает внимания организация рабочего места по проверке радиолокатора «Эмблема» и автопилота АП-28-Л1. Рациональная организация этих мест позволяет до минимума сократить лишние и нерациональные трудовые приемы. Максимально сокращается расстояние переходов самого работника. Подобные результаты дает специализация проверки самолетного радиооборудования, вместо ранее используемого универсального стенда УСР-5. Специализация исключает длительное время перестройки универсального стенда после проверки одного изделия для проверки другого, исключает излишнее перемещение блоков.

6. План НОТ предусматривает также создание благоприятных условий для работы, способствующих повышению производительности труда, снижению утомляемости работников. С этой точки зрения оборудована расходная кладовая АТБ, где форма стеллажей для запасных частей, их окраска, а также окраска стен, цвет штор на окнах положительно влияют на работу авиаторов. По такому же направ-

лению оформляются лаборатории спецоборудования и другие производственные помещения. Улучшены бытовые условия ИТР.

В гардеробных помещениях установлены шкафчики для спецодежды из расчета две ячейки на одного человека, т. е. для чистой и грязной одежды.

Значительно улучшены условия труда на участке ремонта маслорадиаторов самолетов и вертолетов. Здесь паяльные лампы, которыми раньше производился нагрев паяльников, заменены газовой установкой. Помещение оборудовано вытяжной вентиляционной установкой.

7. Одной из наиболее прогрессивных форм организации труда является совмещение профессий, что позволяет более полно использовать рабочее время.

Так, на ремонтном участке АТБ работа газосварщиков успешно совмещается с работой слесарей по ремонту самолетов и вертолетов. Работа компрессорщика совмещается с работой по сборке выхлопных коллекторов самолета ЛИ-2. Отсюда сокращение простоев и повышение производительности труда.

В АТБ за 8 месяцев 1968 года переучено на новую материальную часть и повысило свою квалификацию 36 авиатехников. Повышено в классе 10 человек. Разработано и внедрено 21 рационализаторское пред-

ложение с условной годовой экономией 1253 рубля.

Вместе с тем в ряде служб предприятия — движения, связи, перевозок, аэропорта к работе по НОТ личный состав привлекают слабо, планы мероприятий по НОТ в производство не внедряются. Вопросы НОТ здесь редко являются предметом обсуждения на пар-

тийных, профсоюзных собраниях, заседаниях партбюро, местных комитетов. Не осуществляется наглядный показ работы по НОТ. Неудовлетворительно организована пропаганда научно-технических знаний — лекции, доклады, беседы по научно-технической тематике проводятся эпизодически. Партийный комитет в настоящее время наме-

тил конкретные мероприятия по улучшению партийного руководства научной организацией труда на предприятиях.

Г. ВОРОБЬЕВ,
заместитель командира по политчасти
Пермского предприятия;

ВАХРОМОВ,
старший инженер
АТБ.

НОТ — широкую дорогу

28 августа исполнилось 54 года со дня рождения и 30 лет трудовой деятельности в авиации Владимиру Николаевичу Бурдину, летчику Пермского летного подразделения.

Свой трудовой путь он начал в 1938 году. В это время на Крайнем Севере и Дальнем Востоке создается разветвленная сеть авиатрасс. Авиация получает все более широкое распространение как средство связи. Владимир Николаевич перевозит почту, грузы,

пассажиров, работает инструктором по подготовке летных кадров. С первых же дней Великой Отечественной войны Владимир Николаевич на боевом посту. Он командует специальным воинским подразделением Аэрофлота в Заполярье, которое выполняет специальные задания.

Полеты проходили в сложных боевых и метеорологических условиях. Днем и ночью, под обстрелом зенитной артиллерии, отражая атаки истребителей противника, летчики доставляли в заданный район советских разведчиков, а на передовую линию и партизан — боеприпасы, вооружение, медикаменты. Снабжали осажденный Ленинград всем необходимым, обеспечивали надежную воздушную связь командования с войсковыми частями.

За годы войны Владимир Николаевич совершил 125 боевых вылетов, вывез из глубокого тыла противника более 200 раненых партизан, бойцов и офицеров.

Родина высоко оценила боевые заслуги В. Н. Бурдина, наградив его орденами и медалями.

После окончания войны Владимир Николаевич на трудовом фронте. Восстанавливается сеть



воздушных линий, ускоренными темпами развивается гражданская авиация. Владимир Николаевич летает в уральском небе, перевозит грузы, почту, пассажиров, выполняет срочные задания, охра-

С Л О В О О П И Л О Т Е

няет леса от пожаров, выполняет различные авиационные работы.

И на мирных трассах не раз приходилось проявлять находчивость, волю, мужество и высокое профессиональное мастерство.

Однажды ночью во время тренировочного полета на самолете АН-2 отказал двигатель. В чрезвычайно трудной обстановке Владимир Николаевич умело завершил полет, посадив машину на скошенный луг.

Жизненный путь и большой профессиональный опыт мастера летного дела — прекрасный пример для молодежи. Тот, кто работал с ним, знает — ни одна ошибка не ускользнет от внимания Владимира Николаевича, и не случайно, что он внештатный инспектор летного подразделения.

За время работы в Аэрофлоте Владимир Николаевич налетал около 16 тысяч часов или свыше трех миллионов километров.

На торжественном собрании, посвященном тридцатилетию трудовой деятельности В. Н. Бурдина, летный коллектив сердечно поздравил его со славным юбилеем.

А. ПАРАСЕНКО,
Пермский аэропорт.

К ЗАНЯТИЯМ ГОТОВЫ

В учебно-тренировочном подразделении Уральского управления гражданской авиации началось второе полугодие, которому предшествовала практика преподавателей, изучивших новую авиационную технику.

Подготовительную работу к началу занятий провели техники по оборудованию А. Бахчев, Б. Охаркин и В. Белова: ими обновлены, покрашены и приведены в порядок экспонаты, сделаны новые учебные схемы.

Но преподавательская работа осложняется тем, что нам постоянно не хватает специальной учебной литературы. Например, по двигателю АШ-62ИР нет учебников, выпущенный же третьим изданием учебник Лабазина по этому двигателю, хотя и поступил в книжные магазины, но в наше учебно-тренировочное подразделение не было направлено ни одного экземпляра.

Сейчас в подразделении разворачивается подготовка к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Слушатели учебной группы бортмехаников взяли в честь юбилея обязательство участвовать в оборудовании учебных классов, а также повысить качество своей подготовки и призвали к этому слушателей других учебных групп.

Преподаватели подразделения С. Андреев, К. Задоркин, И. Ярина, Л. Кузнецова и другие обязуются в новом учебном полугодии повысить требования к подготовке слушателей учебных сборов и тем самым готовить авиаторов высокого класса.

В. ИВАНОВ,
преподаватель.

Звенья одной цепи

НА СТОЛ лег большой бумажный рулон, помятый по краям, посеребривший от небрежного отношения, стянутый в твердое кольцо алюминиевой проволокой.

Раскручиваю ее — передо мной выпуск стенной печати: газеты, «молнии», «боевые листки»... И как-то невольно зародилась мысль: издавна заведено, что все газеты за определенный период собирают, составляют подшивки.

Долгое время их хранят на случай особой необходимости, и только потом передают в архив. Так почему бы не делать подшивки и из стенной печати и держать их в дальних, неведомых всякому глазу углах, а на видном месте, доступном любому. Тем более, что формат сравнительно небольшой.

Если уж хранить, то не как-нибудь, а бережно. Ведь все эти листы и листочки, испещренные буквами и цифрами, карикатурами и рисунками, представляют собой частичку истории отображаемого ими производства.

Возможно и не нужно бы-

ло бы этого предисловия, но, на мой взгляд, такое равнодушное отношение к хранению следов творческого труда подчас порождает в какой-то степени такое же равнодушие со стороны тех, кто с пером или карандашом в руке сидит над ватманом.

в праздничных номерах, составляющих большинство). Имеет место непонимание единства формы и содержания. Так, статьи, заметки, предназначенные (по содержанию) для бюллетеней или «молний», прочно обособиваются в «боевых листках». Это приводит к без-

гадже свой «профиль» — фотогазета. Тоже интересная, доходчивая форма информации. Вся только беда опять в периодичности.

А вот в АТБ висит два листочка, датированных 25 июля.

— Сделали постоянный трафарет для газеты, а то

пожник, а сапоги начнет тащить пирожник.

Хороший производственный — это одно, а выполнение ответственной общественной работы, тем более творческой, это другое. И механически связывать эти понятия нельзя.

Хочется напомнить постановление ЦК ВКП(б) от 27 августа 1926 г. «Очередные задачи партии в области рабселькорского движения» где, в частности, говорится: «Партийные ячейки должны оказывать свое влияние на конструирование редколлегий (стенгазет) не путем назначения, а путем идейного воздействия, направленного на выявление в эту работу наиболее активных, политически выдержанных и авторитетных в рабселькорской среде товарищей».

Тогда и действенность стенной печати 2-го Свердловского авиапредприятия намного повысится.

Н. АРАНОВСКИЙ.

По страницам Стенных газет

Содержимому рулона уже давалась критическая оценка. Мне хотелось бы лишь добавить несколько аргументов, связанных как со старыми номерами, так и с новыми, о которых еще пойдет разговор.

Во-первых, ярко вырисовывается стереотипность, полное отсутствие хорошей и уместной выдумки, украшающей газету. Видна тенденция к большому скопываемым отчетам о трудовых делах (особенно это видно

линости печатных органов...

Относительно новые номера так же мало чем отличаются от старых. Употребление слова «относительно» не лишне, так как они были оформлены к 18 августа — Дню Воздушного Флота СССР. Прошел месяц, но их никто не думает снимать.

Среди них наиболее заметна газета летного подразделения. Она красочна, со вкусом оформлена. Пожалуй, праздничный номер можно назвать удачным. В

рисовать никого не заставишь, — говорит партторг тов. Цыпин. — Теперь только тексты вставляй и все, да и те, как видите, с трудом... Сам чаще всего и пишу.

Есть у нас редактор, коммунист. «Нагрузки» у него не было, вот мы ему по партийной линии и поручили. Прямо скажу: не тянет... И не потянет, а лишь протянет время. Видно в АТБ забыли старую истину: «Беда, коль пироги печет са-

Авиатор становится пассажиром...

Ранним утром или поздним вечером на привокзальной площади аэропорта Кольцово можно увидеть такую картину. Прибывшие пассажиры группами и в одиночку стоят, поглядывая с тоской на дорогу в город. Здесь же наш брат, авиаторы, после трудового дня или ночи обсуждают традиционный вопрос: как добираться домой?

Всякому, кто живет в городе, а работает в аэропорту, известно, как порой трудно приехать вовремя на ранний вылет или, возвратившись из рейса ночью, уехать в город. Автобусы «Экспресс» ходят только днем. По маршруту № 1 (Госцирк — аэропорт) вместо двенадцати автобусов на линии, как правило, бывает только 5—7. Остается дежурная «тройка» до железнодорожного вокзала, но на ней опять-таки быстро не уедешь: поя-

вится за ночь раза три-четыре и все.

Вот и бродят по площади авиаторы, соображая, на чем бы уехать. Тут уж любимым попутным транспортом не пренебрегают (не за «спасибо», конечно). Выручает профилакторий: иди и спи до утра, если свободное место есть.

А часто бывает так: едет человек на вылет, стоя на одной ноге в переполненном автобусе целых 45 минут до аэропорта, откуда ему нужно проделать путь, скажем, до Симферополя и обратно.

Намекнули однажды на общем собрании подчиненные своему начальнику, что, мол, хорошо

бы придумать какой-то свой транспорт, служебный, да он отпарировал намеком положением из коллективного договора: «Администрация предоставляет транспорт по себестоимости для доставки рабочих на работу и с работы в те населенные пункты, где не курсирует городской транспорт...». Здесь под словом «курсировать» подразумевалось регулярное сообщение, обеспечивающее своевременный отъезд на работу и с работы. Да вся беда-то в том, что вышеописанное «курсирование» в нужное время этого не обеспечивает.

С явкой на утренние вылеты и того хуже. Не

многие из горожан рискуют провести дома вечер накануне такого вылета. А причина одна — неуверенность в том, что утром удастся благополучно доехать до места работы на городском транспорте. Выход — все тот же профилакторий. Из-за какого-то часа, а то и получаса, которых не хватит утром, приходится тратить весь предыдущий вечер. Этот вечер — совершенно бесполезно потраченное, бестолково прожитое время. И сколько подобных вечеров?..

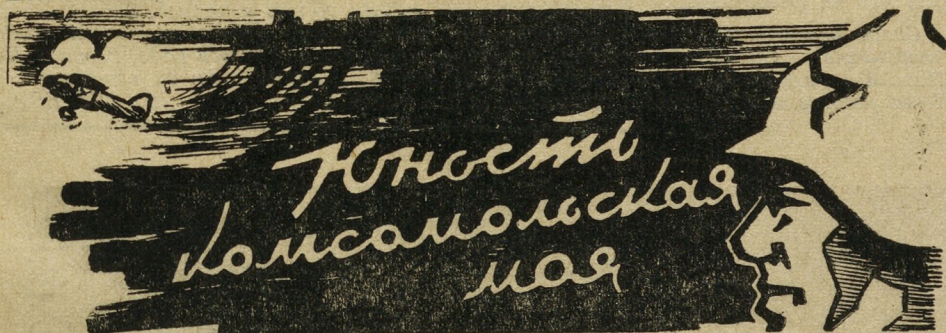
Таких «нерискующих», по словам начальника профилактория Е. Долгополовой, собирается ежедневно до 30 человек. Каждому из них предоставляются услуги на 40 копеек, то есть на 360 рублей в месяц (без питания). Сейчас, когда идет разговор о переводе содержания профилакто-

рия на средства объединенного предприятия и предоставлении разового питания базовым экипажам, отдохнувшим в профилактории перед ранними вылетами, следует обратить внимание на то, что при таком положении потребуется ежемесячно выделять из кармана предприятия еще 570 рублей, то есть всего 930 рублей, на ночевку и завтрак. Думается, что из этой суммы можно выкроить зарплату водителю ночного дежурного автобуса и средства на амортизацию автомобиля, если учесть, что проезд будет оплачиваться по себестоимости. Днем такой автобус почти не нужен, но ночью и ранним утром, следуя по разумно составленному маршруту и расписанию, он намного бы облегчил дорожные заботы авиаторов.

Говорят, что уговор дороже денег, но его ведь можно и изменить с общего согласия, если это изменение принесет пользу людям.

В. УТКИН,
наш общественный корр.

- Выручает профилакторий
- Рискующие и нерискующие
- Уговор дороже денег?



(Продолжение. Нач. в № 33 и 35).

VI. Окончились летние каникулы...

После летних каникул я вновь уехал в Уржум. Вся молодежь по вечерам собиралась в клубе. Почти каждый день устраивали здесь танцы. А потом поступила директива из губкома о принятии мер против чрезмерного увлечения молодежью танцами, мол, танцы являются буржуазными пережитками.

Тогда развиваться стали спортивные клубы, где комсомольцы занимались в секциях штангистов, фехтования, бокса, борьбы, футбола.

В кружках художественного чтения устраивались диспуты о книгах, о религии. Изучалась азбука коммунизма, русский язык, обществоведение, международный язык «эсперанто», стенография. Многие комсомольцы пошли учиться в совпартшколы, в вузы и втузы. Более «подкованные» грамотно комсомольцы ходили по домам, выявляли неграмотных и малограмотных, организовывали ликбезы на квартирах.

Пионерские организации еще не существовали. Были отряды «юных коммунистов» — так называемых «юни». Они носили свою форму, занимались строе-

вой подготовкой. Однако «юни» существовали недолго, их распустили.

VII. Комсомольские недели

Наряду с культурно-просветительной работой большое место в комсомольской работе занимали борьба с разрухой, устройство коммунистических субботников и воскресников.

В 1922 году не было почти ни одного воскресенья, чтобы комсомольцы не работали по заготовке и вывозке дров для больницы, госпиталя, детских домов, школ. Очищались и благоустраивались дворы, улицы, площади. Участвовали в тушении лесных пожаров. В

неделю фронта — собирали белье, варежки, носки, полшубки, продовольствие.

Все это проходило в трудных условиях, когда по стране свирепствовали различные эпидемии и голод.

Для крестьянства устраивались недели картофеля, неделя крестьянина. Тогда мы помогали семьям красноармейцев убирать урожай, молотили цепами. В неделю раненого красноармейца собирали масло, сало, яйца, белье для госпиталей, больниц. Девушки шили и вышивали кисеты, полотенца, вязали варежки и носки.

Интересной и наиболее запоминающейся была неделя красной телеги. Для этого брались лошади, запрягались в повозки, грузилась в них литература, «вольшебный» фонарь с диапозитивами, электрические лампы, маленькие динамомашины и т. д. Некоторые

книги продавались, другие читались, показывалось, как горит электричество — ведь для многих это было настоящее чудо.

Интересно вспомнить такой случай.

Как-то я снял с себя шинель. Повесил в крестьянской комнате на гвоздик, а сам вышел. Находящийся в кармане шинели фонарик зажегся. Хозяева увидели огонь. Схватили ковш и стали лить воду в карман. Лют, а огонь не гаснет. Испугались. Прибежали за мной.

Я догадался, в чем дело, и не особенно спешил. Постоял еще немного. А хозяйка возмущается:

— Шинель сгорит и дом подожжешь!

Подхожу к шинели. Вытащил и выключил фонарик. Хозяйка от изумления так и села на лавку...

Н. КИСЛИЦЫН.
(Продолжение следует).

Уже в первых эпизодах фильма «Лучшие дни нашей жизни» чувствуешь, что картина эта — размышление о смысле жизни, о верности своему призванию. Когда в зале зажигается свет, мы с сожалением прощаемся с героями кинорассказа — бывшими летчиками, теми, кому медицинская комиссия навсегда запретила летать.

На протяжении всей ленты идет диалог — спор между ними и

Когда человек верит...

членами медицинской комиссии.

Используя внешне простую форму диалога, режиссер Б. Галантер и оператор Б. Шапиро сумели органично сплавить в кинокартине суровую прозу жизни и поэзии.

Бывший летчик, теперь диспетчер, Алексей Ряховский, упрямо верит в свою звезду:

— Пробьем это дело — летать будем. А потом гимн авиационный хорошо говорит: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». Поэтому я думаю, что и врачи когда-нибудь возьмутся за эту сказку.. Так что есть еще надежда...

Но если мыслить реально — надежды пока все-таки нет...

А в кадрах, полных света, музыки, шума моторов, в бесконечных диалогах — неутомимая борьба героев с судьбой, поражение и опять борьба. И зрители каждый раз вместе с летчиками испытывают и надежду, и разочарование.

Мы знаем, герои фильма будут бороться всю жизнь. Потому что они — единомышленники мужественного летчика Антуана де Сент-Экзюпери, сказавшего однажды: «Даже в самые горькие минуты не теряй веры в торжество добра».

Б. БОРИСОВ.



На снимке: фельдшер санчасти Курганского предприятия Екатерина Петровна НОВИКОВА.



17 СЕНТЯБРЯ на общем собрании комсомолец в службе связи аэропорта Кольцово было принято решение о пересмотре ранее взятых обязательств в честь 50-летия ВЛКСМ.

НА УДАРНУЮ ЮБИЛЕЙНУЮ ВАХТУ!

Молодые связисты утвердили новые повышенные социалистические под девизом: «Революцией мобилизованный и призванный» — мы встречались с почетными гостями Алексеем Стахановым и другими героями труда. А следующее утро в палаточном городке началось с боевой тревоги. Военные учения продолжались весь день.

Пять дней в столице Украины продолжался четвертый Всесоюзный слет участников похода по местам боевой и трудовой славы отцов. В числе делегатов Свердловской области был и представитель авиаторов Урала техник АТБ В. Спесивцев. Редакция задала ему ряд вопросов:

— Что на ваш взгляд было самым характерным для слета?

— Пожалуй, самыми характерными чертами внутреннего «настроения» всех делегаций были торжественность и деловитость. В первый день наша делегация побывала на экскурсии по историческим местам города-героя: у памятника арсеналам, в музее Н. Островского и на Кургане бессмертия в Дарнице, а вечером в колонне участников все вышли на площадь имени Ленинского комсомола, где проходило торжественное открытие слета.

Второй день проходил

Девиз четвертого дня: «Мы — молодая гвардия рабочих и крестьян». В этот день все участники составились в труде на комсомольской ударной стройке — Трипольской ГРЭС.

В день закрытия мы узнали имена победителей конкурсов и соревнований, а вечером состоялась торжественная манифестация и митинг, посвященный закрытию слета, на котором выступил член Политбюро ЦК КПСС, первый секретарь ЦК КП Ук-

раины П. Е. Шелест, а также ветераны партии, военачальники и почетные гости.

В чем вы видите значение слета?

— Значение в том, что, участвуя в походе, молодежь сама на этом пути держит испытание на стойкость и выносливость и на подвигах героев учиться отваге и мужеству, ведь известно, что нет лучшей жизненной школы, чем наглядный пример и авторитет отцов.

пассажирка почувствовала недомогание. Аустрис не раздумывая садит самолет на первом же аэродроме. Оказана помощь и снова в воздух.

— Он всегда вежлив с пассажирами, проверит, застегнуты ли ремни, все ли удобно устроились, — рассказывает Валерий о своем товарище. — В

ИЗ НЕДОПИСАННОЙ ГЛАВЫ

Есть в наших днях такая точность, что мальчики иных веков, Наверно, будут плакать ночью О времени большевиков. И будут жаловаться милому,



— Мне бы Зобинса и Маркина... — начал было я нерешительно.

— На учебе, — услышал в ответ.

ЛИШЬ ОДНА МЕЧТА...

На следующий день... — Летают! Лишь под вечер «перехватываю» обоих. Но разговор так и не состоялся. На третий...

— Сколько времени в нашем распоряжении?

— Да минут 15 наберем...

Сидят и смущенно улыбаются.

— А что рассказывать?

— Вы вот его «пытаете», — кивает Валерий на своего командира. — У него биография интересная.

«Интересная» — это для слушателя, а для него... После школы училище. Окончил, начал летать. И вдруг через 1,5 года врачи накладывают «вето» на полеты.

— Сначала смирился с этой мыслью, стал диспетчером, — начал робко Аустрис, — но летать хотелось.

«Рожденный ползать, летать не может», — это для тех, кто не может, да и не пытается. А если попытаться... Начались тренировки.

И спустя три года молодой летчик вновь возвращается в строй. Летал вторым пилотом, сейчас командир АН-2.

Полет шел без происшествий. И вдруг одна

общем, пример во всем и поучиться у него есть чему. Я ведь летаю всего год. В училище пришел после Свердловского аэроклуба.

— Это один из самых лучших экипажей у нас, комсомольский, — с уважением отзывается командир транспортного летного коллектива Георгий Васильевич Слышкин.

Оба заочно учатся: командир в Ленинграде, а второй пилот — в Киеве. В известной песне о летчиках написано: «есть одна у летчика мечта — высота...» Но чтобы подняться на нее, нужно немало потрудиться над собой...

Н. НИКОЛАЕВ.



ПОДВЕЛИ ИТОГИ

На днях в клубе аэропорта Кольцово состоялась отчетно-выборная конференция совета коллектива ДСО «Спартак» Свердловского авиапредприятия.

На конференции большая группа спортсменов-активистов была награждена грамотами и подарками.

КОМСОМОЛЬСКИЙ КЛУБ

«Красная Гвоздика»

НАША АНКЕТА

«Если тебе комсомолец имя...»

1. Почему ты стал авиатором? Доволен ли своей профессией?

В Кировский аэропорт я пришла два года назад, сразу после школы. Мне нравится, что моя работа связана с общением с людьми. Это научило меня лучше понимать их и разбираться в жизни.

2. Чем знаменателен для тебя юбилейный год?

Конечно, я и раньше знала историю комсомола, его героев. Но только в этом году в полной мере оценила тот буднично героичный миллионы юношей и девушек, без которого мы не пришли бы к золотому юбилею.

3. Твои планы на будущее? Мои желания нельзя назвать наполеоновскими. Поступала в институт иностранных языков, не получилось. Буду готовиться. Очень хочется учиться.

4. В чем ты видишь преемственность нынешнего поколения молодежи с комсомольцами 20-х годов?

Прежде всего в отношении к делу. У комсомольцев 60-х есть тот энтузиазм, задор и вера.

РОЛИ

переменились

лай стал «заправским авиатором»...

Сейчас Николай Михайлович Филиппов командир АН-2 в Курганском летном подразделении. Налет — около 8 тысяч часов.

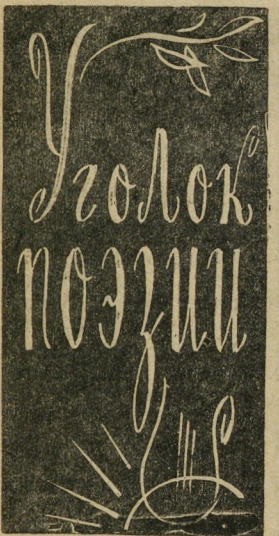
За десять лет работы в авиации он побывал во многих уголках страны — от Украины — на западе и Средней Азии — на юге, до Салехарда — на севере. Десятки тысяч гектаров колхозных полей обработано авиационным экипажем

под командованием Н. М. Филиппова.

— Прилетаешь в колхоз, — рассказывает Николай Михайлович, — мальчишки собираются со всей округи. Для нас авиационные работы — трудовые будни, для них — праздник. Глаза горят. Обычная просьба: «Дядя, прокатай...»

В такие минуты я себя мальчишкой вспоминаю. К нам в деревню изредка залетал лесопатрульный ПО-2. А мы, босоногие, чуть ли не хором: «Аэроплан, аэроплан, посади меня в карман...»

Пилот усмехался тогда: «Учиться надо, хлопцы. Потом сами за штурвал». **В. СЕРГЕЕВ.**



Что не родились в те года, Когда звенела и дымилась, На берег рухнувши, вода. Они нас выдумают снова — Косая сажень, твердый шаг — И верную найдут основу, Но не сумеют так дышать, Как мы дышали, как дружили, Как жили мы, как впопыхах Плохие песни мы сложили О поразительных делах... Павел КОГАН (Был убит под Новороссийском 23 сентября 1942 года, возглавляя поиск разведчиков).



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

За редактора Б. Т. НАЗАРЕНКО.

НС 12598 Заказ № 5082

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



Для многих кольцовцев стало привычным — свой выходной день встречать на туристских тропах. Рюкзак оттягивает плечи, легко и вольно дышится, воздух наполнен запахами трав и леса. Древний Урал открывает свои красоты влюбленным в природу. Туристическая секция существует в Кольцово с 1962 года, в нее входят 150 энтузиастов.

Фото инженера-снотопика Г. ПОЛЯКОВОЙ.