

ЭТОТ праздник, ставший в нашей стране традиционным, учрежден Указом Президиума Верховного Совета СССР в 1944 году в честь огромных заслуг артиллеристов в Великой Отечественной войне. 50 лет Советская Армия стоит на страже завоеваний Октября. Все эти годы артиллерия была ее неотъемлемой частью. Уже через два месяца после подписания В. И. Лениным декрета

о создании Красной Армии, в апреле 1918 года, по указанию Советского правительства формируется свыше 50 артиллерийских подразделений и частей. В годы гражданской и Отечественной войн артиллеристы отважно сражались с врагом, многие из них получили высокие награды. Одной из самых характерных особенностей послевоенного развития Советской

Армии явилось создание ракетного оружия. В 1953 году впервые испытан один из видов водородного заряда. Спустя четыре года в нашей стране появляются первые межконтинентальные ракеты. По инициативе Коммунистической партии были созданы ракетные войска стратегического назначения, которые зорко стоят на страже мира и безопасности народов.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1689).

СРЕДА

20

НОВАЯ

1968 г.

Год издания

XXVI

## Победители соревнований

В условиях суровой уральской зимы по-ударному трудятся работники аэропорта Чайковский. Коллектив с честью носит коммунистическое звание. По итогам социалистического соревнования за третий квартал им присвоено первое место среди портов местных воздушных линий Пермского предприятия.

## В политическом управлении ГА

**О**РГИНСТРУКТОРСКИЙ отдел Политуправления в сентябре сего года ознакомился с организацией подготовки и проведения отчетно-выборных партийных собраний в ряде предприятий, учебных заведений и учреждений гражданской авиации.

Участие в подготовке и проведении отчетов и выборов партийных органов показало, что они проходят в обстановке высокой трудовой и политической активности авиаработников, широкого развития социалистического соревнования за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

В отчетных докладах комитетов, бюро, секретарей партийных организаций, выступлениях коммунистов большое внимание уделяется вопросам организационно-партийной и партийно-политической работы, ее сосредоточенности и направленности на решение основных вопросов жизни и деятельности коллективов гражданской авиации, вытекающих из постановления XXIII съезда КПСС и других руководящих документов партии и правительства.

Серьезной критике подвергаются упущения в работе по выполнению производственного плана, внедрению новой системы планирования и экономического стимулирования производства, обеспечению высокой безопасности полетов, укреплению дисциплины, примерности коммунистов в исполнении своего партийного и служебного долга, надлежащего руководства работой комсомольских и профсоюзных организаций.

Однако не везде еще этим вопросам уделяется должное внимание.

В некоторых партийных организациях в результате слабой подготовки, отсутствия разьяснительной работы о целях и задачах отчетно-выборных собраний они проходят на недостаточном высоком организационном и идейно-теоретическом уровне. В ряде отчетных докладов слабо раскрывались формы и методы партийно-политической

работы по обеспечению выполнения основных задач предприятий и подразделений. Выступления отдельных коммунистов носили общий, неконкретный характер. Их существование часто сводилось к рассмотрению мелких хозяйственных вопросов. В них отсутствовал анализ причин серьезных упущений в деятельности

О ходе отчетов и выборов в партийных организациях гражданской авиации

партийных органов и отдельных коммунистов, слабо проявлялась забота об активизации деятельности партийных организаций по повышению ответственности каждого коммуниста за свою партийную организацию и всю партию. В службе движения 1-го Свердловского авиапредприятия, например, не были приняты меры по обеспечению явки максимально возможного количества коммунистов на отчетно-выборное партийное собрание. Из 48 коммунистов на нем присутствовало только 28. Отчетный доклад готовился в спешном порядке, одним секретарем; обсуждался и утверждался он на партийном бюро в день проведения собрания.

В отчетном докладе парткома Владивостокского предприятия недостаточное внимание было уделено обобщению передового опыта технического обслуживания самолетов и лекционной пропаганде по проблемам партийного строительства. На заводе партийное бюро совершенно упустило в своем докладе вопросы научной организации труда.

Аналогичные недостатки в организации подготовки и проведения отчетов и выборов имеются и в некоторых других партийных организациях. Они свидетельствуют о недостаточном внимании со стороны отдельных партийных комитетов и политработников к этой важной политической кампании.

В целях обеспечения проведения отчетно-выборных партийных собраний на высоком организационном и идейном уровне политотделам, политработникам, комитетам и бюро партийных организаций необходимо:

— принять неотложные меры к устранению недостатков в работе по под-

вышению боеспособности партийных организаций и усилению их влияния на выполнение государственных планов, обеспечение безопасности полетов, усиление воспитательной работы, развитие активности коммунистов и обеспечение их авангардной роли;

готовке и проведению отчетов и выборов в партийных организациях. Считать эту работу одним из важнейших политических мероприятий на ближайший период. В полной мере использовать отчетно-выборные собрания для повышения активности коммунистов и усиления партийного влияния в вопросах улучшения воспитания личного состава, укрепления дисциплины, обеспечения безаварийной летной работы, привития каждому коммунисту и всем авиаработникам чувства государственной ответственности за высокую безопасность полетов;

— обратить особое внимание на подготовку отчетных докладов. В них необходимо всесторонне отразить деятельность партийного органа по по-

вышению боеспособности партийных организаций и усилению их влияния на выполнение государственных планов, обеспечение безопасности полетов, усиление воспитательной работы, развитие активности коммунистов и обеспечение их авангардной роли;

— уделить серьезное внимание разработке решений партийных собраний, являющихся программой действий коммунистов на предстоящий период. Принципиально и внимательно подходить к формированию нового состава партийного органа, выборам секретарей. Решать эти вопросы без спешки, обдуманно, в полном соответствии с Инструкцией ЦК КПСС о выборах руководящих партийных органов;

— использовать отчетно-выборные партийные собрания для более глубокого изучения дел в первичных, цеховых партийных организациях и партийных группах. Выявить положительный опыт и слабые стороны партийной работы в различных звеньях партийных организаций и выработать действенные меры для устранения вскрытых недостатков. Внимательно отнестись к рассмотрению критических замечаний и предложений коммунистов, высказанных на собраниях, и принять меры по их реализации.

Проведение отчетов и выборов партийных органов в обстановке высокой партийности и принципиальности должно способствовать дальнейшему повышению активности и боевитости партийных организаций, всех коммунистов в борьбе за дело партии, дело коммунизма, за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Комсомолец ударник коммунистического труда В. И. Небольсин трудится в АТБ Кольцово с 1963 года.

Виктор окончил Егорьевское училище и сегодня он бригадир авиатехников по обслуживанию планера самолетов АН-24 и ИЛ-18. Бригада В. И. Небольсина систематически перевыполняет план, а сам он является победителем конкурса на звание «Лучший по профессии».

## НОВОСТИ

### На линейку готовности

В автобазе Кировского предприятия прошел смотр техники, работающей в зимних условиях. Техника была подготовлена качественно и полностью к середине октября. Большая заслуга в этом принадлежит рационализаторам автобазы, которые внедрили в производство семь предложений.

Например, на автомашине ГАЗ-69 кардан постоянной угловой скорости быстро выхл из строя и заменить его было трудно. Слесарь А. Токарев предложил поставить крестовину карданного вала, а токарь тов. Ворошилов сделал приспособление для завертывания шпилек в ступице колеса.

### Посвящается

### В. И. Ленину

В КДП ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА ОБОРУДОВАН СТЕНД «ВЕЛИКИЙ ВОЖДЬ И УЧИТЕЛЬ ТРУДЯЩИХСЯ», ПОСВЯЩЕННЫЙ 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ В. И. ЛЕНИНА. РЕПРОДУКЦИИ С КАРТИН ИЗВЕСТНЫХ ХУДОЖНИКОВ РАССКАЗЫВАЮТ О ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОСНОВАТЕЛЯ ПЕРВОГО В МИРЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГОСУДАРСТВА.

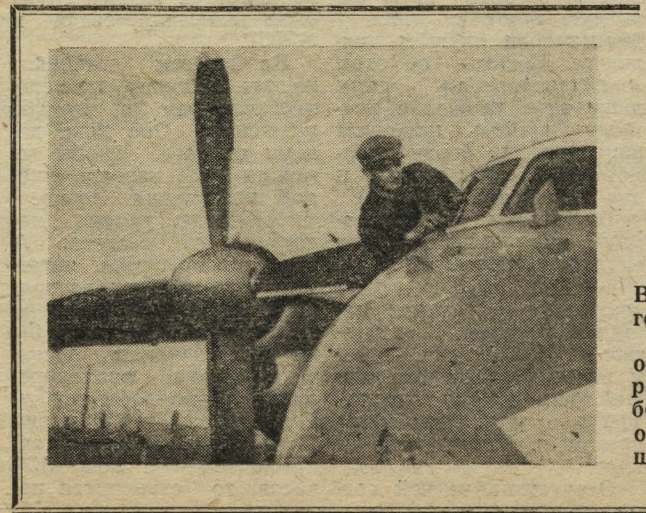


Фото С. МЕЩЕРЯКОВА.

**О** КОМ из пропагандистов можно написать? — подумал немного замполит Пермского аэропорта И. С. Воробьев. — Об Анатолии Ильиче Чиже. Пропагандист со стажем, опытный.

...За огромными широкими окнами мелькают разноцветные сигнальные огни лайнеров. А здесь, на четвертом этаже стеклянного «фонаря» — самого высокого здания в аэропорту, командно-диспетчерского пункта, — приборы, приборы. У них диспетчеры, руководитель полетов. Без конца врываются через селектор голоса и звучат команды, как на фронте:

— Держать по курсу!  
— Вас понял!

И только теплое пожелание: «Добрый путь вам!» — настраивает мирно.

Что вспоминает этот бодрый мужчина с приятными чертами лица в короткие передышки работы в этой комнате с притушенным светом? Затемненные окна домов в десятках городов? Или, может быть, как стал пропагандистом и что надо подготовиться к очередному занятию.

В тяжелом 1943 году Анатолий Ильич вступил в ряды Коммунистической партии Советского Союза. С тех пор и стал пропагандистом ее идей. И не только пропагандистом, но и защитником Родины, завоеваний Октября, партии. После окончания военной школы стал Анатолий Ильич летчиком 694 штурмового

## ГЕРОЙ ВОЙНЫ, ДИСПЕТЧЕР, ПРОПАГАНДИСТ

авиационного полка. Воевал на Карельском фронте, воевал отважно. Драться приходилось и в Северном Заполярье.

Награды Анатолия Ильича за участие в войне и за послевоенную службу на постах заместителя командира по политической и командира эскадрильи немалые — орден Красного Знамени, три ордена Красной Звезды, медаль «За оборону Советского Заполярья» и многие другие.

Когда он стал пропагандистом? Да, именно тогда, когда вступил в партию. Его, молодого коммуниста, избрали секретарем парторганизации эскадрильи и был он им ровно несколько лет подряд. И нес слово партии рядовым летчикам...

Много сейчас есть форм партучебы. Анатолий Ильич в службе движения, где работает, руководит одной из них — самостоятельными занятиями. Решили изучать ленинскую книгу

«Детская болезнь «левизны» в коммунизме». Злободневная работа Ильича стала особенно актуальна сейчас, после событий в Чехословацкой Социалистической Республике.

Изучать это творение В. И. Ленина начали по предложению большинства коммунистов службы. В партбюро поддержали эту идею. И вот после смены собрались метеорологи, связисты, аэродромные рабочие. А. И. Чиж говорил на первом занятии о важности изучения произведений В. И. Ленина, о постановлении ЦК КПСС, посвященном столетию со дня рождения вождя. Тут же определили план занятий на год. Всю книгу разделили на пять тем. Анатолий Ильич назвал наиболее нужные книги, брошюры по теме, посоветовал, с чего лучше начинать занятия.

В прошлом году А. И. Чиж был одним из руководителей философского семинара. Занятия проходили так: товарищи выступают, доказывают, спорят в течение полутора часов. А он внимательно отмечает в памяти, на чем нужно остановиться. А затем подытоживает выступления слушателей... Пожалуй, этого принципа следует придерживаться и нынче...

Что ж, после работы сегодня — за книги. Надо еще и еще раз перечитать ленинскую работу, подумать, что сказать свое, не книжное, в завершение. Вспомнить последние события.

Ю. КАРЛОВ.

### ОТЧЕТЫ И ВЫБОРЫ

## Впереди — большие дела

Отчетно - выборное собрание в Магнитогорском авиапредприятии прошло вскоре после празднования славного юбилея Ленинского комсомола. Еще чувствовалась торжественная настроенность ребят, тем более, что комсомольца Магнитки награждена орденом Ленина. Немалая заслуга в этой награде и комсомольцев - авиаторов.

Комсомольская организация этого авиапредприятия в юбилейном соревновании среди организаций Правобережного района Магнитогорска заняла первое место. Она среди лучших и в Уральском управлении.

Однако в докладе секретаря комитета Г. Сысолятина отметил, что не нужно обольщаться успехами, «почивать на лаврах», остановился на основных недостатках в работе комитета.

В докладе отмечена малая активность комсомольцев на собраниях, низкая посещаемость, особенно комсомольцев АТБ. А комсомольцы Бабакин, Нумухаметов, Евтушенко умудрились за весь год не побывать ни на одном собрании. Секретарь комсомольской организации АТБ Аганов сам был для них «примером» — часто забывал время проведения собрания. Поэтому комитет комсомола вынужден пойти на крайнюю меру — стали брать расписку о явке.

Командир по летной части М. И. Шевкун говорил о воспитательной роли комсомола.

Избран новый состав комитета, 9 человек. Секретарь комитета техник связи Александр Сергиенко.

В решении собрания записано, что комсомольская организация считает проделанную работу в честь 50-летия ВЛКСМ первым этапом соревнования за достойную встречу

100-летия со дня рождения В. И. Ленина. В. ФИРСОВ.



Важным условием обеспечения безопасности каждого полета является высокая надежность и безотказность работы авиационной техники при грамотной ее эксплуатации в воздухе.

Особенности эксплуатации самолета АН-2 в зимних условиях требуют определенных практических навыков летного состава в поддержании наивыгоднейших температурных режимов двигателя в зависимости от температуры, влажности окружающей среды и наличия осадков.

Как правило, при выполнении полетов в зимний период включается подогрев карбюратора и температура входящей смеси поддерживается в пределах +3—5°C. Повышение температуры входящей смеси вызывает некоторое обогащение смеси, а следовательно, и увеличение расхода топлива. В этом случае необходимо обогатить смесь высотным корректором.

Метод регулировки состава смеси, описанный

в Руководстве по летной эксплуатации самолета АН-2 на стр. 72, п. 6, требует отвлечения внимания пилота на регулировку на длительное время.

Исходя из данных Руководства по летной эксплуатации, можно применить другой метод регулировки состава смеси: в горизонтальном полете, после регулировки температуры входящей смеси, на режиме не более 65 процентов номинальной мощности (n=1760 об/мин, Pк=740 мм. рт. ст.) установить рычаг управления высотным корректором в положение, при котором задняя кромка рычага совместится с вырезом упора убранный положения рычага на секторе.

Учитывая, что ширина лопатки рычага равна 19—20 мм, указанное перемещение рычага будет соответствовать — 30 процентов всего хода рычага, т. е. расход топлива

снизится на 5—6 процентов. Практика подтверждает, что при относительно непродолжительных рейсах дополнительной регулировки высотного корректора в полете не требуется.

Этими рекомендациями можно пользоваться при полной уверенности в правильной регулировке высотного автокорректора путем его проверки на земле перед вылетом по методике, изложенной в Руководстве по летной эксплуатации самолета АН-2.

Наибольшее внимание при эксплуатации самолета АН-2 в зимний период требует работа с подогревом карбюратора. В эксплуатации имелись случаи отказов двигателя, сопровождаемые хлопками в карбюраторе из-за обледенения карбюратора. Пилоты пытались восстановить нормальную работу двигателя, создавая повышенное давление бензина РНА-1, ссылаясь

на стр. 164 Руководства по летной эксплуатации самолета АН-2.

Следует иметь в виду, что засорение бензофильтров на самолете АН-2 контролируется манометром бензина и появление хлопков в карбюраторе, при нормальном давлении топлива, является признаком обеднения смеси из-за обледенения задиффузорного пространства карбюратора.

При полетах в условиях отрицательных температур и повышенной влажности иногда бывает недостаточно поддерживать температуру смеси +3—5°C, т. к. формулярная ошибка ТУЭ-48

достигает +5°C. В этих случаях температуру смеси необходимо поддерживать более высокой, а именно не менее +10°C и если не удастся создать такую температуру, то подогрев включить полностью.

При снижении (уменьшении) Pк температура смеси значительно повышается. Это объясняется тем, что время нахождения воздуха в жаровых трубах, при уменьшении его расхода, увеличивается и воздух поступает в карбюратор с более высокой температурой.

Ю. ТАРАСОВ,  
старший инженер  
летного коллектива  
Уктусского подразделения.

### зона неустойчивой работы двигателя



## Моя служба с краю...

— Ну, наконец-то, — облегченно прошелестело между пассажирами, улетающими в Сыктывкар, когда их пригласили зарегистрировать билеты на рейс 1235. У стойки кружат водвороты, которые приобретают определенные очертания и вытягиваются в живую нитку очереди. Каждый торопится получить посадочный талон, надеясь, что, ощутив в руках маленький кусочек пластмассы, с трехдневными мытарствами будет покончено.

— Товарищи пассажиры, отправляющиеся в Сыктывкар, ваш рейс! — И дальше следуют странное объяснение, которое сводится к тому, что пассажиров только поманили надеждой улететь.

— Вот тебе, бабушка, и Юрьев день, — вырывается у кого-то из невзальных пленников Кировского аэропорта.

Рейс 1235 не был отменен из-за скверной погоды, к этому времени аэропорт был открыт для приема самолетов, не был задержан по техническим причинам, просто он повис в воздухе в буквальном и переносном смысле. Самолет миновал Киров, оставив свою визитную карточку лишь у диспетчеров службы движения. Кстати, об этом «побеспокоились» сами диспетчеры, разрешив экипажу пройти пролетом аэропорт. На борту самолета 2,3 тонны почты и два пассажира.

Почему же так произошло? Как объясняют этот случай диспетчеры?

— Тут только одна причина, — говорит начальник службы движения В. П. Скулкин, — нет у нас хорошего взаимодействия между отдельными диспетчерскими пунктами. Отсюда все и идет.

Отсутствие четкой со-

ласованности в действиях, как один из основных недостатков, в работе Кировского предприятия называли на разборе члены комиссии, проверявшие его подготовку к зимней навигации. От него страдают и работа, и пассажиры. Наиболее ярко это проявляется между службами движения, связи и АМСГ.

Во многом оставляет желать лучшего проведение разборов в службе движения. Они пока далеки от того, чтобы их можно было назвать школой повышения профессионального уровня диспетчерского состава. А ведь разборы дают широкие возможности восполнить пробелы в знаниях диспетчеров. Неплохо бы не одно занятие посвящать умению анализировать метеобстановку. Если учесть, что в месяц Кировский аэропорт закрывается на 200—300 часов, то становится по-

## ЗИМА ПРЕДЪЯВЛЯЕТ СЧЕТ

нятым, что анализу метеобстановки нужно уделять особое внимание.

Немалые претензии по этому же поводу были высказаны членами комиссии службе АМСГ. Очень часто синоптики подстраховывают себя, дают погоду ниже минимума. Редко прибегают они в сомнительных случаях к разведке погоды. Стоит подумать над организацией наблюдения за погодой в аэропортах местных воздушных линий.

Кировское предприятие по количеству аэропортов местных воздушных линий стоит на первом месте в управлении. На их долю падает львиная доля перевозок в предприятии. Казалось бы, вопросы культуры обслуживания пассажиров на МВЛ не должны предаваться забвению. Но пока только в трех аэропортах практикуется предвзятая продажа билетов, в большинстве из них не отведены места пассажирам с детьми. В самом Кировском аэро-

порту детская комната оборудована так убого, что пассажиры с детьми предпочитают находиться в зале, а не в ней.

Пассажирские салоны самолетов АН-2 не блещут чистотой. Не мешало бы сюда почаще заглядывать санитарному врачу.

Вызывает беспокойство беспечность авиатехнического состава к самолетам, прибывающим из других аэропортов. Стало в порядке вещей оставлять незакрытыми двери самолетов. Не единичны примеры, когда не ставятся струбцины, сильный ветер может повредить машины. Между прочим, в Кировском предприятии есть уже печальный случай, когда ветер наделал немало бед.

Зимняя навигация началась. Недостатки, которые были вскрыты членами комиссии, должны быть устранены в ближайшее время. Это позволит предприятию работать в зимний период без предосудительных происшествий.

# Такие они большевики



Недели через две после революции, когда я был уже комендантом Смольного, внизу, в комнате какой-то классной дамы мы оборудовали жилье для Ленина и Крупской.

Прикомандировал я к «квартире» Ильича солдата Желтышева. Он убирал комнату, топил печку, носил обед из столовой: жидкий суп, кусок хлеба с мякиной и иногда каша — что полагалось по пайку всем. Несколько раз я встречал Ильича с солдатским котелком в руке.

Ильич был необычайно скромен и непритязателен. Очень редко он обращался к кому-либо с личными просьбами, а если и просил что-нибудь для себя, то именно просил, а не требовал, неизменно вежливо, деликатно.

Сиюю как-то у себя в комендатуре, вдруг открывается дверь — на пороге Владимир Ильич, в шубе, шапке, как вид-

но, едет на собрание или на митинг. В руках небольшая изящная деревянная шкатулка.

— Товарищ Мальков, у вас найдется пара минут?

Я вскочил.

— Владимир Ильич, да я... Он замахал рукой.

— Сидите, сидите. Я ведь по личному делу. Вид у Ильича какой-то необычный, пожалуй, даже чуть-чуть смущенный. Бережно протягивает мне шкатулку.

— Если вам нетрудно, откройте эту шкатулочку, никак у меня не получается. Только, пожалуйста, осторожно, поаккуратнее, не испортите. Я очень дорожу ею, тут письма от моей мамы. «От мамы» — так и сказал!

...Взял Ильич шкатулку, любовно погладил ее полированную поверхность, глянул на меня вприщур:

— Спасибо, товарищ Мальков, большое спасибо!

Когда достали мы халву, я роздал ее работникам Совнаркома, ВЦИК, ревкома. Несколько фунтов выделит для Ильича и сам отнес к нему в комнату.

Проходит несколько часов, стук в дверь.

— Войдите! Входит Надежда Константиновна и кладет мне на стол сверток с халвой.

Спасибо большое, только нам не надо, спасибо. Хоть тут и немного, только вы поровну между всеми товарищами разделите.

— Надежда Константиновна, помилуйте, да у нас этой халвы сколько

угодно, я не только вам, всем дал.

— Ну, тогда иное дело. Только все равно вы ее дайте кому-нибудь другому.

— Другому? Но почему? Быть может, Владимир Ильич не любит халвы?

— Да нет, любить-то еще как любит, только, знаете, она ведь дорогая, а у нас сейчас денег нет. Вы уж извините.

— И не просите. Надежда Константиновна. Не возьму. Халва бесхозная, так что раздаем мы ее бесплатно.

Еле-еле уговорил Надежду Константиновну взять халву. Такие они были, Ленин и Крупская, большевики...

П. МАЛЬКОВ  
(Из воспоминаний о В. И. Ленине).

**О** РОЛИ мастера на производстве говорилось и писалось много: дескать, молодые специалисты охотнее идут в КБ, нежели мастерами в цехи, считая должность мастера — организатора производства «чужой ролью», неинженерной, т. е. не творческой, а чисто административной.

Это, вероятно, справедливо, но лишь в той мере, что совмещать одно с другим довольно сложно.

Однако можно. И наша газета о таком мастере писала, кстати, человеку со средним образованием, но который по праву считается одним из лучших рационализаторов АТБ первого Свердловского объединенного предприятия.

На счету мастера четвертого цеха В. Сидорова более двух десятков рационализаторских предложений, внедренных в производство и дающих ощутимый экономический эффект.

Сам занимаясь изобретательством и рационализацией, мастер находит время помочь и другим в разработке их предложений и, кажется, не было случая, чтобы администрация не поддержала, не поощрила его. Скорее наоборот.

— Рационализировать, — говорит начальник цеха А. Гостюхин, — это обязанность мастера. В этом и заключается роль мастера на производстве.

Но вот завод-изготовитель перестал поставлять для самолетов АН-24 металл-керамические тормозные диски, которые, не выдерживая гарантируемых тысячи посадок, истирались после 350—400.

Весной дело дошло до того, что из-за отсутствия

тормозов самолеты АН-24 простаивали.

Вскоре выход из трудного положения был найден: администрация одобрила инициативу В. Сидорова и командировала его в один из городов для изучения опыта.

Вернувшись с технической документацией, мас-

тер предложил «заполучить» диски переклепывать, а малоизношенные колесики, после соответствующей обработки, наклепывать снова.

Главный инженер АТБ Д. Трофимов, бывший тогда начальником 4 цеха, дал заключение, что предложение приемлемо для внедрения в производство, а 9 июля бриз под председательством Ю. Солодкова принял решение считать предложение рационализаторским.

Мастер изготовил приспособление и восстановил несколько дисков. Таким образом, самолеты АН-24 вошли в строй действующих, а предприятие вышло из трудного положения.

В журнале «Гражданская авиация» № 10 начальник АТБ Я. Ярошевич и главный инженер Ю. Солодков пишут:

**Сконструированное В. Сидоровым приспособление для демонтажа и монтажа секторов тормозных дисков на шасси самолетов АН-24 дает большой экономический эффект.**

Казалось бы, все ясно. Мастеру оставалось только правильно составить экономический расчет и получить авторские 10 процентов. Но не тут-то было!

«Чинимые мне препятствия отбивают охоту над-

ать следует тому, у кого опыт заимствован.

Начальник цеха А. Гостюхин разделяет мнение Притворовой:

— Находить и применять у себя технические новинки, — добавляет он, — прямой служебный долг мастера. Ему за это зарплату платят.

— Согласен, долг. Но это еще не значит, что рационализаторские предложения, внедренные в производство и дающие экономический эффект, лишают автора 10 процентов лишь на том основании, что автор его — мастер.

Редакция обратилась за разъяснением к главному инженеру управления И. Разумовскому:

— В соответствии с «Инструкцией о вознаграждениях за открытия, изобретения и рационализаторские предложения» и «Методикой расчета экономической эффективности от внедрения рационализаторских предложений» председателю бриза Д. Трофимову предложено произвести перерасчет экономии по рационализаторскому предложению мастера В. Сидорова и выплатить разницу.

Может, и не стоило на страницах газеты подробно освещать конфликт, который уже решился в пользу справедливости, если бы редакция не располагала рядом аналогичных жалоб из Кирова, Челябинска, Перми.

Пусть ответом им послужит эта корреспонденция.

## РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ И КОМПЕНСАЦИЯ

чем-то думать, улучшать что-то. Просто руки опускаются. Ведь даже за ключ - отвертку для отворачивания винтов панелей баков насчитали экономии и выплатили людям положенное. Разве мое предложение хуже!» — пишет в редакцию В. Сидоров.

Корреспонденту довелось выслушать мнение каждого члена бриза в отдельности, и если главный инженер Д. Трофимов и инженер по рационализации Т. Монахова вроде бы и не сомневаются, что предложение мастера — рационализаторское, то экономист Г. Притворова утверждает, что применение не есть рационализация, а раз это так, то за экономию выплачи-

вать следует тому, у кого опыт заимствован.

Начальник цеха А. Гостюхин разделяет мнение Притворовой:

— Находить и применять у себя технические новинки, — добавляет он, — прямой служебный долг мастера. Ему за это зарплату платят.

— Согласен, долг. Но это еще не значит, что рационализаторские предложения, внедренные в производство и дающие экономический эффект, лишают автора 10 процентов лишь на том основании, что автор его — мастер.

Редакция обратилась за разъяснением к главному инженеру управления И. Разумовскому:

— В соответствии с «Инструкцией о вознаграждениях за открытия, изобретения и рационализаторские предложения» и «Методикой расчета экономической эффективности от внедрения рационализаторских предложений» председателю бриза Д. Трофимову предложено произвести перерасчет экономии по рационализаторскому предложению мастера В. Сидорова и выплатить разницу.

Может, и не стоило на страницах газеты подробно освещать конфликт, который уже решился в пользу справедливости, если бы редакция не располагала рядом аналогичных жалоб из Кирова, Челябинска, Перми.

Пусть ответом им послужит эта корреспонденция.

Около 20 лет трудится в Кировском аэропорту ударник коммунистического труда

старший диспетчер службы движения Сергей Петрович Батухтин.

Здесь он стал масте-



ром высокого класса, ему отлично знакома работа на различных диспетчерских пунктах. Многие из киров-

ских диспетчеров были его учениками. Сергей Петрович оказался хорошим, умным наставником молодежи.

## Приказ остался на бумаге

Из-за специфических условий труда летчиков в их организме могут возникнуть заметные отклонения в центральной нервной системе, координации движений, сообразительности. Эти качества можно надолго сохранить только при регулярных занятиях физкультурой и спортом.

Для коренного улучшения физической подготовки летного состава с 1 октября прошлого года действует приказ министерства № 57.

Как он выполняется в первом Свердловском объединенном предприятии?

Летный состав здесь разбит на три возрастные группы. Выборочная проверка посещаемости за сентябрь показала, что в первой группе не посетили занятия ни разу 43 человека, во второй —

153, а в третьей — 73 человека. Командный состав не посещает занятий совсем.

Прошло более года с момента получения Кольцовским предприятием приказа министерства, и проверка показала, что выполняется он плохо по ряду причин, одна из которых — неудовлетворительная техническая база.

Так, для занятий по физической подготовке используется зал учебного подразделения. Спортзал оборудован неудовлетворительно: есть только одна перекладина, баскетбольные щиты, приспособление для игры в волейбол. Из инвентаря — лишь мячи, лыжи, коньки. В зимнее время спортзал был на ремонте два месяца, а летом занят абитуриентами (июль-август). Летняя

## ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

спортплощадка снарядами не оборудована, душевые как в спортзале, так и на летней площадке, не работают.

Для улучшения физподготовки летного состава нам кажется необходимым оборудовать спортзал инвентарем, открыть душевые, а планировать занятия с летным составом ежедневно с таким расчетом, чтобы каждый член экипажа мог посетить их два раза в неделю. Обязать командование летного подразделения участвовать в занятиях и контролировать их. Нужно также создать комиссию для приема зачетов.

Э. КУРД,  
начальник медсанчасти.

Л. ЛЮБИНА,  
врач.

Н. АГАФОНОВА,  
инструктор по физкультуре.



★ ★ ★

Плавно снижаясь, ИЛ-18 идет на посадку. Еще минута — колеса коснутся земли.

Ночью, как и днем, гостеприимно распахнуты воздушные ворота столицы Урала Свердловска.

И. ПЕТРОВ.

★ ★ ★

СПОРТ

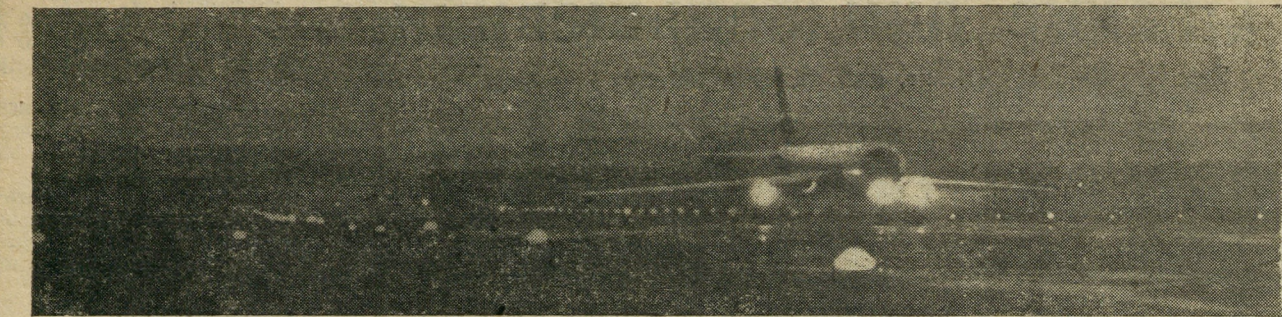
«Прометей» клуб КОМСОМОЛЬСКИЙ

РАССКАЗЫ В АЕТ КОМСОРГ ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА Б. ФЕТИСОВ.

В университете марксизма-ленинизма у нас занимается 12 комсомольцев. Занятия бывают по средам, проходят интересно. Часть молодежи аэропорта учится в вечернем университете, на факультете партийно-хозяйственного актива. Сюда приходят после смены командиры самолетов, звеньев, техники. Есть и еще одна форма учебы — клуб «Прометей». Вернее, таких клубов три — в аэропорту местных воздушных линий, в отделе перевозок и связи. Первое занятие «Прометей» посвящалось материалам, посвященным десятилетней встрече 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Молодежь знакомится с его жизнью и деятельностью, с учениями социалистическими, изучает биографии соратников Ильича.

Сейчас идут отчетно-выборные собрания в службах, например, прошло такое собрание в службе, связи аэропорта местных воздушных линий. Работу признали удовлетворительной, внесено много интересных предложений.

На групповых собраниях молодежь высказывает много предложений и критических замечаний. В частности, решено улучшить работу с подростками в школах. Комсорг отдела перевозок выясняет в подшефной школе, что нужно детворе, чем можно помочь ей. Комсомольцы критиковали слабую организацию досуга, художественной самостоятельности, говорили о нехватке зимнего спортивного инвентаря. Сейчас определено время проведения цеховых отчетно-выборных собраний, а в декабре состоится общее собрание комсомольцев Пермского авиапредприятия.



Создан совет физкультуры

13 ноября в Магнитогорском авиапредприятии вновь избран совет коллектива физкультуры. В него вошло восемь человек. Председателем коллектива физкультуры стал В. Душин. На первом заседании члены совета распределили между собой обязанности. Думается, что теперь спортивная работа в Магнитогорском подразделении пойдет лучше.

М. ГОРЮКОВА.

Зовет гора Хрустальная

Два дня 12 авиаторов из Кольцово были на туристической базе в Черданцево, а шесть допризывников — на турбазе Хрустальная. На свежем воздухе, в лесу хорошо отдохнули техники АТБ, работники службы связи, АМСГ. Они катались на лыжах, играли в футбол на снегу. Путевки на туристические базы были бесплатными — их дал профком.

«СУВЕНИРЫ»



ПЕРМИ

КАЖДЫЙ город, сами понимаете, памятен сувениром. Представьте, вы пассажир в командировке, вы в Перми. Сувениров о городе в Пермском аэровокзале вы не найдете. Другие «подарочки» ожидают вас на пермской земле авиаторов. Казалось бы, что есть спичка? Пустяк, а приятно — можно прикурить. Спичек здесь не купишь; злые языки советуют поехать прикурить за три версты от факелов нефтеперерабатывающего завода.

Ладно, думаешь, погреешь за тарелкой борща в ресторане. А на нем приветливая надпись: «Ресторан закрыт ввиду отсутствия горячей воды!» Испить газированной водички в аэровокзале тоже не удалось — шесть автоматов блистательно бездействовали. Седьмой горел, но не работал — монотонно, методически, молчаливо глотал монеты.

Конечно, вы пассажир, машете рукой и бежите в гостиницу с многозначи-

тельным названием «Полет». Гостиница отвечает своему названию. Во-первых, потому, что два ваших соседа летают — бегают по номеру, а потом начинают играть в «петушков», чтобы согреться. Во-вторых, горничные мелькают как вертолеты. Они вынуждены таскать раскладушки — прибыла новая партия пассажиров, а селить негде — два этажа на ремонте...

Вы пассажир, но вы и просто человек. Есть хочется. До вас доходят слухи, что рядом — ручкой подать — столовая. Подалше от морозильника, ракетой — туда! Культурно. Кто пальто сам вешает в гардеробе (гардеробщицы нет), кто устраивается в очередь прямо в верхней одежде.

На столах — нарезанные из бумаги салфетки, почти как в лучших до-

мах. В очереди сердятся, нет стаканов, а из-за них нет движения, как в нелетную погоду. Меню убеждает, что торопились зря — котлеты, капуста, кофе... «Сувенир», да и только. Горчишкой здесь не балуют — видно, понимают, что и так несладко...

В раздевалке — наибольший «сюрприз» — у одной товарищи украли пышную шапку. Оказавшийся рядом и. о. директора ресторана «Полет» И. В. Букреев деловито предложил составить акт и похлопаться компенсацией. Акт — его на голову не наденешь, а на улице снег и ветер. А компенса-

ции пока дожدهмся — снег растает... Большие любители «сувениров» работают в службе быта Пермского аэропорта. Как грибы в лесу, расставляют их на каждом шагу пассажиров.

Ю. ГЕНДЕРТ.

ОТ РЕДАКЦИИ. Знают ли обо всех этих неурядицах начальник Пермского аэропорта С. Е. Чернов и два месяца исполняющий обязанности директора ресторана «Полет» И. В. Букреев? Знают.

Городской ремстройтрест должен был еще в начале года отре-

монтировать гостиницу и наладить работу теплосети, — объясняет С. Е. Чернов. На дворе ноябрь, а дел еще немало. Где же вы были раньше, дорогие товарищи, почему не были тревогу? С. Е. Чернов говорит: «Ставили вопрос, говорили». Не говорить надо, а власть употребить, в горсовете добиваться. А И. В. Букреев за два месяца работы не может добыть стаканов и изготовить номерки для гардероба! Где уж тут до хорошей работы столовой.

Аэропорт — воздушные ворота города. Они должны быть уютными, приветливыми, гостеприимными...

Крепнут крылья Родины

— Дорогие друзья, от всего сердца поздравляю всех собравшихся здесь молодых и старых комсомольцев с пятидесятилетием комсомола и награждением его орденом Октябрьской Революции. Чтобы отметить два эти славные события, мы и собрались сегодня здесь, — этими словами открыл очередное заседание клуба курганских авиаторов «Кругозор» его руководитель Г. Н. Соколов. П. Цибенко, веду-

щий, представил собравшимся почетных гостей клуба.

Увлеч молодых авиаторов своим рассказом Валентин Степанович Коржев. Ему есть о чем вспомнить. Он один из первых комсомольцев города Кургана. Его летная биография началась с самых первых самолетов и связана с развитием отечественного самолетостроения. Богат событиями и комсомольский путь Валентина Степановича.

Старший инженер-сиптопик М. Чубейко поделился воспоминаниями о своем детстве и юности, прошедшей в городе Краснодоне. Школьные годы свели его с некоторыми участниками подпольной организации «Молодая гвардия». О детстве, городе и школе, где выросли ставшие легендарными герои — молодоговардейцы, рассказал он сидящим в зале.

Гостем на нашем «Огоньке» был делегат IX Всемирного фести-

В ПОХОД за боевые ДЕЛА КОМСОМОЛЬСКИЕ

вала молодежи и студентов в Софии А. Кабаньков, который поделился воспоминаниями о празднике молодежи всего мира, о солидарности с борющимися Вьетнамом.

Об ударном труде сельской молодежи в борьбе за 120 миллионов пудов зауральского хлеба рассказал тракторист Кетовского совхоза Н. Рыбников.

В заключение своими выступлениями о стране XIX Олимпийских игр — Мексике поделился с авиаторами журналист областной молодежной газеты «Молодой ленинец» И. Чумаков.

На «Огоньке» секретарь горкома ВЛКСМ Т. И. Макарова вручила грамоту ЦК ВЛКСМ

руководителю клуба «Кругозор» Г. Соколову за активное участие в подготовке к 50-летию ВЛКСМ.

Н. ЗОТКИН, секретарь комсомольской организации Курганского авиапредприятия.



В соревновании в честь 50-летия ВЛКСМ комсомольской организации службы движения и АМСГ Кировского аэропорта присуждено третье место. Много хороших дел на счету молодых работников служб.

На снимке: идет заседание бюро. Галина Покровская, Людмила Камышева и Сергей Савинский продумывают новые планы комсомольских дел.

ПРИМЕР, ДОСТОЙНЫЙ ПОДРАЖАНИЯ

Интересную инициативу проявили авиаторы Киевского авиационного подразделения спецприменения. Командиры самолетов АН-2 инженер-пилоты В. А. Гольдббин, Г. В. Федченко, командиры самолетов Е. В. Соломин, В. С. Первак взяли на себя торжественные обяза-

тельства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

Они зачитывались у развернутого Красного знамени подразделения как клятва Ильичу. Копия торжественного обязательства вложена в личное дело авиатора.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 24513. Заказ № 5882.

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