

ЖИВИ И КРЕПНИ, ВЛАСТЬ НАРОДА!

ТОЛЬКО ФАКТЫ

● 5 ДЕКАБРЯ 1936 года Чрезвычайный Восьмой съезд Советов СССР утвердил текст ныне действующей Конституции СССР. В ознаменование исторического события съезд Советов объявил 5 декабря Днем Конституции СССР, днем всенародного праздника.

● СРЕДИ депутатов местных Советов, избранных в марте 1967 года, 29,6 процента рабочих и 31,3 процента колхозников. Среди депутатов — 43 процента женщин, 54 процента народных избранников — беспартийные.

● В СОСТАВЕ свыше 300 тысяч постоянных комиссий местных Советов занято более полумиллиона депутатов и два миллиона активистов. В целом актив Советов насчитывает почти 23 миллиона человек.

● СОСТАВ КПСС — один из характерных признаков ее кровных связей с народом. В своих рядах она объединяет более 13 миллионов лучших представителей рабочего класса, крестьянства и интеллигенции.



Завтра — День Конституции СССР

На учебу, отдых и на труд

В этом году около 520 авиарботников на льготных условиях лечились в санаториях и на курортах страны, 580 человек побывали в домах отдыха, а 290 на туристических базах.

Для оказания материальной помощи на проезд к месту лечения трудящимся выдано около 500 рублей из бюджета соцстраха, а профсоюзные организации выплатили около 18 тысяч рублей. За лето 1968 года пионерские лагеря посетило около 1500 школьников.

Только на этих примерах можно убедиться в той огромной заботе о трудящихся, которую проявляет наше государство на основе Советской Конституции.

Велики и духовные запросы советских людей. Тысячи уральских авиаторов учатся в системе заочного и вечернего обучения, сочетая работу и учебу. Растет число читателей в наших профсоюзных библиотеках, участников кружков художественной самодеятельности, спортсменов.

50 авиарботников в этом году побывали в туристических поездках за границу. Уральцы посетили ГДР, Польшу, Румынию, Болгарию, Чехословакию, Югославию, Францию, Финляндию, Японию, Индию... Ветераны Аэрофлота использовали в этих поездках право бесплатного полета за рубеж на самолетах Аэрофлота.

Так на практике уральские авиарботники пользуются правами Советской Конституции — самой демократической в мире.

В. КИЗИКОВ,
председатель Уральского
теркома профсоюза
авиарботников.

КОНСТИТУЦИЯ СССР, принятая 5 декабря 1936 года, законодательно закрепила победу социализма в нашей стране: «Вся власть в СССР принадлежит трудящимся города и деревни в лице Советов депутатов трудящихся».

В отчетном докладе ЦК КПСС XXIII съезду партии отмечалось, что «социалистический демократизм советской государственной системы наилучшим образом воплощен в Советах депутатов трудящихся, которые являются как органами государственной власти, так и самыми массовыми общественными организациями нашего народа».

День Конституции авиаторы Уральского управления

встречают достойными трудовыми подарками. Авиаторы Кургана, Перми, Ижевска и 2-го Свердловского предприятия уже перешагнули рубеж 1968 года, досрочно выполнив плановые задания по основным показателям.

Мы, советские люди, привыкли, что право на труд, отдых, образование — все это гарантирует нам главный документ страны — Конституция.

Этот документ лишней раз доказывает пророчество ленинской мысли, что «Советская власть в миллион раз демократичнее самой демократической буржуазной республики».

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



Авиатор УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРОБОТНИКОВ

№ 45 (1691).

СРЕДА

4

ДЕКАБРЯ

1968 г.

Год издания
XXVI

Одна дружная семья

— «Интернациональная» бригада идет в полет! — шуточно говорят в аэропорту Кольцово про этот коллектив. Душа его — командир ИЛ-18 Владимир Темиркаевич Кашафутдинов. Летчик первого класса, он не один год водит по голубым просторам се-

ребристые лайнеры. Давно Кашафутдинов подружился с небом. Его товарищи по экипажу — тоже опытные авиаторы. И что примечательно, коллектив этот и впрямь интернациональный, в нем представители разных национальностей страны. Сам Владимир Те-

миркаевич башкир. Второй пилот Владимир Михайлович Сунденбан — по отцу китаец, по матери русский. Штурман Борис Васильевич Авраменко и бортмеханик Петр Федорович Куцевалов — украинцы, а бортрадист Геннадий Николаевич Релин — русский.

— Экипаж опытный, хороший, слетанный, — говорит о коллективе исполняющий обязанности командира летного коллектива Николай Алексеевич Пензин. Кашафутдинов постоянно работает с экипажем, всегда служит примером для всех. Некоторым экипажам порой не нравится летать в одни и те же города. Коллектив Кашафутдинова не из «капризных».

У каждого из авиаторов — своя летная

Советская Конституция основывается на принципах социализма: вся власть в стране принадлежит трудящимся, все богатства страны представляют собственность народа, все равны перед законом, все пользуются равными правами, независимо от национальности.

биография. В. М. Сунденбан работал на ИЛ-12, ЯК-12, теоретически хорошо подготовлен, знает отлично технику. Борис Васильевич Авраменко летал на АН-12, АН-24 и вот уже три месяца на ИЛ-18.

Дружной семьей живут представители разных национальностей. Каждый чувствует, что плечо друга всегда рядом. И отдыхать в экипаже умеют: семьями в кино ходят, на лыжах, Кашафутдинов и Куцевалов настоящие спортсмены. Темиркаевич — как иногда зовут Владимира Темиркаевича — участвует зимой в лыжных гонках, а Куцевалов — «наш Куц», говорят в подразделении — не только

на лыжах ходит, но занимается бегом, легкой атлетикой...

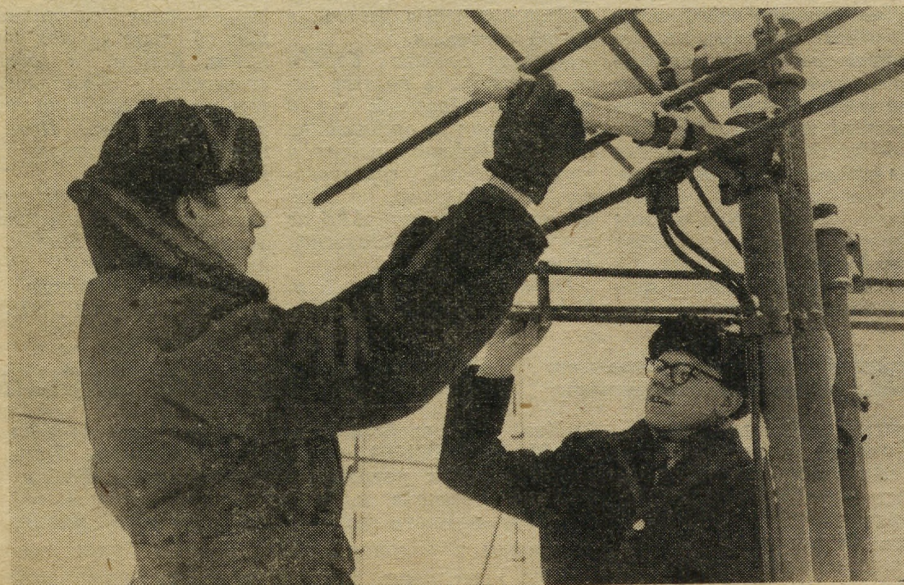
И опять — небо. По многим трассам летает серебристый ИЛ-18, на котором трудится дружная интербригада. В Москву и Ленинград, Адлер и Симферополь, в Ташкент и Пермь доставляют уральцы пассажиров и грузы. И все рейсы проходят отлично — бригада работает четко. Жалоб от пассажиров не бывает.

ИЛ-18 замер в ожидании пассажиров. Полетное задание получено. Снова в путь! Идет бригада дружных. Все на своих рабочих местах. Через несколько минут самолет взлетит в небо и возьмет курс на Москву. Бригада за работой.

— Командир корабля Кашафутдинов! — объявляет бортпроводница пассажирам.

Хороший командир, — хочется добавить, — отличный экипаж!

Ю. ГЕНДЕРТ.



Около двух лет работают в Кольцовском аэропорту техники-связисты Алексей Жолобов и Сергей Хоробрых.

Молодые специалисты быстро освоились в коллективе и стали мастерами своего дела.

На снимке: А. Жолобов и С. Хоробрых за наладкой аппаратуры.

СЛУЖБЫ движения Пермского аэропорта и Кольцовского. Работа коммунистов, общественная и производственная... Их трудно, конечно, сравнить, но можно. В данном сравнении выигрывает служба движения Перми, которой руководит Анатолий Павлович Артемьев.

И не потому, что рабочие места здесь отвечают современным эстетическим требованиям, украшены пальмами, купленными — где подобное еще встретишь? — на премиальные деньги самих работников. А потому, что по отзывам руководителей порта, замполита, работников служб здесь сложился дружный, трудолюбивый коллектив.

В службе движения Пермского аэропорта 32 человека, в партгруппе 20 коммунистов. И в партийных делах они так же дружны, как в производственных. Почти у каждого есть партийное поручение — одни входят в состав парткома, другие пропагандисты, третьи — члены комитета народного контроля.

Собрания проводятся здесь регулярно. Повестки дня их определяются обычно из выступлений коммунистов, потом предложения по повестке дня следующего собрания обсуждаются на партбюро и утверждаются. Одно из собраний было посвящено безопасности полетов, подбору кадров и исполнительности. Кроме докладчика тогда выступило еще шесть человек. Разговор велся большой и серьезный.

Темой последнего со-

брания стал вопрос подготовки служб к осенне-зимней навигации. Чувствуется, что коммунисты в коллективе стали примером для других работников. Это и понятно: коммунисты — лучшие производственники и ак-

тивисты в подразделении. Секретарь партийной организации Анатолий Павлович Артемьев немногословен, он по-деловому рассказывает о работе лучших коммунистов — руководителе полетов М. И. Дремине, старейшем авиаторе, диспетчере И. И. Кузовлеве и других. Служба движения в Перми работает четко, малейшее нарушение становится предметом обсуждения в коллективе. «Местная» печать движени-

Коммунист за все в ответе

В партийных организациях

цев живо реагирует на малейшие промахи в работе, по-деловому критикует нерадивых. Кроме стенгазеты «Движенец» часто выходят боевые «молнии», оповещающие о самых последних событиях.

Работа партгруппы службы, конечно, не лишена недостатков, но она может быть примером для других коллективов. Похвально, что наряду с борьбой за безопасность полетов здесь не забывают о воспитании новых коммунистов. Скоро в чле-

лец старший диспетчер В. Васильев. Три года он работает в службе и за это время зарекомендовал себя как грамотный специалист, хороший товарищ.

МНОГИМ из того, что есть удачного в работе коммунистов службы движения Перми, не могут похвалиться их коллеги из Кольцова. Отчетно-выборное собрание проходило в коллективе в сентябре. Здесь работает

около 150 специалистов, коммунистов — 48. Казалось бы, большая сила. И все же в работе службы движения, к сожалению, бывает немало нарушений. Как на них реагируют коммунисты, партбюро? Бывают ли ошибки

— Какие поручения у коммунистов?

На этот вопрос Г. Г. Лепехин вяло перечисляет:

— В период предвыборных кампаний были агитаторы, беседы на разные темы проводили. Выделяли время на политинформации...

«Признать работу удовлетворительной» — так была оценена работа партбюро. Но думается, в душе деятельности партбюро удовлетворяла не всех коммунистов. Собрания проводились, взносы собирались. И тем не менее в деятельности партийной организации по-прежнему есть серьезные упущения, которым вряд ли можно найти оправдание. В газете уже отмечалось, что на отчетно-выборное собрание службы явилось из 48 только 28 коммунистов, доклад в спешке готовил один секретарь. Эти и другие факты говорят сами за себя.

Итак, две службы. Две партийные организации, которые работают над одними и теми же вопросами, однако результаты их усилий, как мы видим, различны.

Ю. КАРЛОВ.

Курганцы юбилею

Комсомольцы и молодежь Курганского авиапредприятия достойно отметили золотой юбилей 50-летия Ленинского комсомола.

За успешную работу занесены в Книгу почета областной комсомольской организации два комсомольско-молодежных экипажа, где командирами самолетов кандидат в члены КПСС А. Самсонов и И. Смирнов, а вторыми пилотами — комсомольцы О. Карпунин и В. Пикулев.

Без летных происшествий и с хорошим качеством, на 115 процентов выполнены авиационные работы. За высокие показатели представлены на Выставку достижений народного хозяйства СССР комсомольско-молодежные экипажи: И. Смирнов, В. Пикулев, Н. Филиппов, В. Мельников, Ю. Васильев, В. Костюк. Многие комсомольцы награждены почетными грамотами.

Особое внимание партийная организация уделяет подбору, расстановке и воспитанию кадров комсомола, укреплению партийного ядра в цеховых первичных комсомольских организациях. Так, например, в цеховых организациях секретари: в аэропорту — член КПСС В. Важенни, в летном подразделении — В. Большаков. А в новый состав комитета комсомола на отчетно-выборном собрании, которое прошло 20 ноября, избрано три коммуниста. Секретарь комитета комсомола — коммунист, командир самолета Г. Соколов.

В. ЗОРИН,
заместитель
командира
по политчасти.



◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Валентина Казанцева стала хозяйкой пятого океана сравнительно недавно — 2 года назад.

Этот срок оказался для нее достаточным, чтобы стать одной из лучших бортпроводниц Свердловского предприятия.

Коротко
Творчество
МОЛОДЫХ

С апреля по сентябрь в честь 50-летия ВЛКСМ производственно-техническим советом, политотделом УрУ ГА, территориальным советом ВОИР был объявлен смотр-конкурс технического творчества молодежи предприятий Уральского управления гражданской авиации под девизом «Пятилетке — мастерство и поиск молодых».

Организационный комитет, рассмотрев материалы, представленные на смотр-конкурс, считает, что наилучших показателей среди подразделений управления добились молодые новаторы Пермского объединенного предприятия.

Лучшими новаторами признаны пермяки: Ю. Шляхов — старший техник лаборатории АТБ, М. Мыльников и сварщик АТБ Н. Хорев.

В. ФИРСОВ.

С пользой для дела

Персонажи Аркадия Райкина обладают удивительной способностью: они моментально становятся нарицательными, а их рассуждения — крылатыми словами. Вы помните разлаговольствования горе-строителя о качестве. Там гайку не довернул, там краник не закрутил. Люди страдают, а ему прибыль.

Авиатехников, право, было бы смешно заподозрить в корыстных целях. Здесь параллели излишни. Дело не в этом. Не однажды приходилось слышать от работников АТБ выражение райкинского персонажа, ставшее почти азбучным: «Это вам как качество», — если речь заходит о летном проис-

шествии по вине службы. Оно характеризует определенное отношение к работе человека, допустившего промах, если хотите, называет причину. В большей части так и есть, небрежность, торопливость привели к неприятности, то есть она произошла из-за того, что кто-то по невнимательности «гайку не довернул, краник не закрутил».

Качество технического обслуживания и безопасность полетов так взаимосвязаны, что между ними можно поставить знак равенства. Снижено требование к первому компоненту равенства, — и вы не застрахованы от происшествий. В Кировской

АТБ, проверяя подготовку предприятия к зиме, комиссия управления отметила недостаточно высокий уровень обслуживания. И как следствие из этого, служба не может похвалиться особыми успехами в обеспечении безопасности полетов. Поэтому не случайно на одном из последних профсоюзных собраний работники авиационно-технической базы попытались трезво взвесить причины, которые тормозят работу. Это был разговор без ссылок и поисков виновных за счет других служб. Авиатехники прежде всего стремились навести порядок в собственном доме. В этом отношении примечательно выступление тех-

ника-бригадира участка трудящихся регламентов П. С. Чернышова.

«На мой взгляд, — говорит он, — наша беда в том, что не умеем правильно и своевременно реагировать на упущения в работе. Просто самолетов на регламентах, качество их обслуживания зависят от нас, насколько сами будем добросовестны и организованны. Много времени уходит на подготовительные работы, в ущерб основным».

Арсенал средств борьбы за безопасность полетов самый разнообразный: это и продуманная организация труда на рабочих местах, и стенная печать, соревнования. К сожалению, ни один из них в Кировской АТБ не используется в достаточной мере.

Остановимся на одном. Непонятную позицию, на-

пример, заняли руководители участков в соревнованиях. Лишняя обуза — ни больше, ни меньше. Нет наглядности, широкой гласности, сравнимости результатов соревнования. Конечно, это минус в работе профсоюзной организации, но без поддержки администрации тут не обойтись. В стенной газете «Авиатор» почти не появлялось материалов, отражающих ход соревнования, рассказывающих об опыте лучших работников. Кстати, в социалистических обязательствах есть пункт о создании школы передового опыта. Пока реально она существует только на бумаге.

Предложения были высказаны дельные и несомненно могут принести пользу, если не останутся только записями в протоколе.

Н. МАСЛОВА.

Безопасность полетов — задача № 1

«Любовь бывает разная»

Как нам сообщил командир предприятия В. М. КУЛЕШОВ, факты подтвердились. Принятые меры к устранению недостатков. Библиотека перевезена и временно находится в летинской комнате аэропорта союзных линий. С января в аэропорту МВЛ Перми будет выделено помещение, в котором разместится парткабинет на общественных началах, здесь же обретет постоянную прописку и библиотека.

ПО СЛЕДАМ
НАШИХ
ВЫСТУПЛЕНИЙ

Так назывался критический материал, который был опубликован 6 ноября в 42 номере газеты «Авиатор Урала». В нем, в частности, говорилось о «странном увлечении» начальника аэропорта местных воздушных линий Перми Михаила Федоровича Кордюкова. По его распоряжению в аэропорту был закрыт красный уголок, книги, которые находились в нем, в беспорядке свалены на складе ОМС.

Ставка на эффективность

На авиаремпредприятии научной организацией труда занимаются с 1966 года. В настоящее время здесь действует шесть творческих бригад, общей численностью 19 человек.

На 1968 год был составлен план по научной организации труда, предусматривающий и 70 мероприятий, которые должны дать условно-годовой экономии 5 тысяч рублей.

Только на участке ремонта редуктора Р-5 цеха № 2 разработано 12 мероприятий, 8 из них уже внедрено в производство.

Так, на участке дефектации и сборки Р-5 освещенность была явно недостаточной, что приводило к быстрому утомлению глаз и снижению производительности труда.

Постоянная группа,

занимающаяся разработкой и внедрением планов НОТ цеха в составе мастера участка, инженера ОГТ, экономиста, бригадира и рабочего, предложила произвести перепланировку, учитывая месторасположение бензиновых ванн, и тем самым увеличить освещенность участка и повысить качество дефектации и сборки.

Затраты на внедрение составили 200 рублей. Производительность труда по сравнению с базисным периодом повысилась на 1,5 процента, условно-годовая экономия за вычетом затрат составила 177,6 рубля.

В связи с тем, что рабочие места на участке были чрезвычайно загромождены и при выполнении некоторых операций терялось много времени, в третьем

квартале этого года здесь произвели перепланировку рабочих мест. Теперь время, затрачиваемое на ремонт редуктора Р-5, сократилось на 10 минут, производительность труда повысилась на 0,33 процента, условно-годовая экономия — 39 рублей.

За три квартала года по плану НОТ внедрены три мероприятия, направленные на улучшение условий труда, организацию, оборудование и оснастку производства.

Еще один пример. Гайки крепления корпуса МСХ, корпуса валика привода хвостового винта и тройного привода отвертывались при сборке и разборке вручную, что отнимало много времени.

После того как здесь стали использовать пневматические гайко-

верты, затраты времени на разборку и сборку редуктора значительно сократились.

На участке ремонта стены помещения, панели, потолки находились в неудовлетворительном состоянии. Сделали полный ремонт помещений, а для

устранения шума произвели утолщение стены. За вычетом затрат условно-годовая экономия составит 59,5 рубля.

Таким образом, затраты на внедрение разработанных мероприятий на участке ремонта редуктора Р-5 составили 2635,94 рубля. За вычетом затрат условно-годовая экономия предполагается в 350,1 рубля.

С внедрением планов НОТ ремпредприятия стало работать значительно ритмичнее и производительнее. Так, производственные планы десяти месяцев по реализации выполнены на 128,7 процента, себестоимость снижена на 2,9 процента, производительность труда составила 118,1 процента. И. ИВАНОВ.

СПРАШИВАЙ — ОТВЕЧАЕМ

Из АЭРОПОРТА Байкалово пишут в редакцию Шаламов и Панов: «Положена ли доплата радиооператорам там, где нет кассира, а их функции выполняет радиооператор?»

На этот вопрос отвечает начальник отдела труда и зарплаты УрУ ГА Б. Г. Сивашинский.

Радиооператорам аэропортов МВЛ за продажу авиабилетов дополнительная плата положена, если имеется должность билетного кассира в штатном расписании.

Совмещение профессий производится с разрешения вышестоящей организации с оплатой в пределах 30 процентов оклада по совмещаемой профессии. В случае отсутствия в штатах должности билетного кассира поощрение производится из фонда материального поощрения при условии выполнения плана данным аэропортом.

В целях усиления материальной заинтересованности радиооператоров аэропортов МВЛ в продаже авиабилетов целесообразно начиная с 1969 года осуществлять премирование радиооператоров из фонда материального поощрения по нормативам в зависимости от количества проданных билетов. Нормативы и проценты размера премий разрабатываются непосредственно предприятиями по согласованию с профсоюзной организацией.



дителей. Причем только чудом самолет не встал «на нос».

В итоге пришлось вызывать два мощных трактора. И только с их помощью нам удалось выволочь самолет из беды. Самое удивительное, что данное ЧП ничуть не взволновало начальников аэропорта и аэродромной службы. Они даже не удосужились присутствовать при всей этой истории.

Ясно, что при таком отношении к делу никто не может гарантировать, что однажды у нас не произойдет серьезное летное происшествие.

Г. ПОЧИНСКИЙ, дежурный по стоянке.

Рис. авиатехника В. Корчевского.



Чистого неба, командир!

«Ходатайствую об утверждении Данилова А. А. в должности командира корабля АН-12...»

Это строки из ходатайства командира 1-го Свердловского предприятия.

Анатолий Андреевич коренной уралец, родом из Первоуральска. За восемь лет работы в Кольцово он летал на ЛИ-2, АН-24, АН-12, зарекомендовал себя грамотным летчиком, чутким и отзывчивым товарищем.

Анатолий Андреевич Данилов — третий молодой командир АН-12 в Кольцовском авиапредприятии.

Н. КИСЛИЦЫН. (Продолжение следует).

Кто виноват?

В ПОСЛЕДНЕЕ время у нас в Пермском подразделении много говорят об экономичности, не скучая на лозунги, призывающие

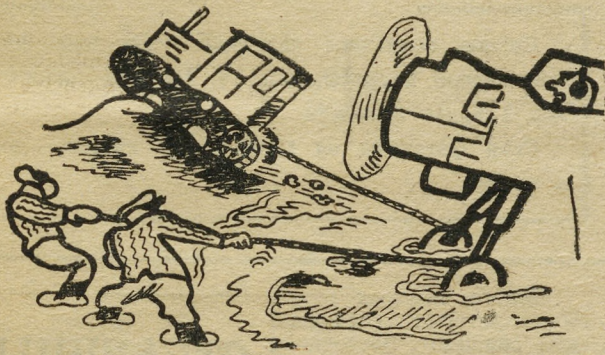
беречь государственную копейку.

И вместе с тем часто приходится сталкиваться с такими вопиющими фактами бесхозяйственности, что только диву даешься.

Я хочу рассказать, что творится на наших стоянках в аэропорту МВЛ. Все в рытвинах и ухабах, они представляют собой настоящие ловушки для самолетов. Можно привести немало примеров, когда самолеты при рулении ломали винты, надолго выходя из строя.

Знают ли об этих «порядках» руководители аэропорта? Конечно. Начиная с августа я неоднократно приходил к начальнику службы В. Заниной, начальнику аэропорта М. Кордюкову с просьбой засыпать зловещие ямы. «Какое ваше дело? Нет машин». — это все, что можно от них услышать.

Приведу пример. 24 октября в скрытую яму попала очередная крылатая жертва нерадивых руко-



КРАСНЫЙ ОРЕЛ

25 июля 1929 года — своеобразная веха в истории развития авиации на Урале. В этот день было положено начало регулярному воздушному сообщению между Москвой и Свердловском. Первым летчиком, освоившим трассу, посадившим на раскис-

ший Уктусский аэродром самолет, был Федор Николаевич Кононенко. Человек интересной судьбы, летчик ленинского призыва, прошедший пламя гражданской и Отечественной войн, освоивший воздушные дороги Урала и Сибири.

УТРО выдалось на редкость тихое, ясное. Огненно-рыжим шаром выкатилось солнце, высветило голубизной небо, облака касались землю. По улицам большого железнодорожного поселка Роя лениво прогуливаются конники, на станции застрял эшелон автоброневое отряда. Кое-кого разморило от тепла и весеннего терпкого запаха, сидят на завалинках переговариваясь, прислонившись к пригретым, шершавым стенам домишек.

Утренняя идиллия обрывается самым неожиданным образом. Со стороны белых послышался шум мотора. А вскоре показался сам виновник звука, неуклюжий «Буазен», в последнее время особенно докучавший красноармейцам меткими бомбометаниями. Отовсюду выскакивали бойцы, на улице поднялась беспорядочная ружейная пальба. Кавалеристы пытались сбить самолет, прежде чем он пройдет над ними и сбросит свои «гостинцы».

Увидев, что он приземлился в нескольких километрах от станции, бойцы обрадовались, часть из них бросилась к коням и автомобилям.

Конники мчались лавиной, стараясь обогнать друг друга, каждый горел желанием первым захватить летчика и лихим взмахом клинка рассчитаться с ним. Однако дело до рубки не дошло, среди кавалеристов был командир эскадрона.

— Гони этого гада, — приказал он старшему из красноармейцев, — на станцию, да смотри не упусти, а то из тебя дух вон. Машину проверим тоже там.

Через час конвойные доставили летчика на станцию. Вокруг сразу же собралась толпа любопытных. На их расспросы конвойные отвечали, что летчика зовут Кононенко, дорогой он упорно доказывал, будто сел добровольно и его машина якобы совершенно цела. Конечно, он притворяется. Во-первых, в gondole самолета найдены бомбы,

во-вторых, у летчика круглая, откормленная рожа, а главное — он нахально врет в глаза, будто он даже вовсе не летчик.

От возмущения толпа перешла к избиванию пленника. Плохо бы ему пришлось, если бы не подошел командир эскадрона. Когда самолет притащили на станцию, летчика заставили залезть в кабину и запустить мотор. «Если не заработает, значит, мы тебя сбили и никакой ты не доброволец», — сказали ему. Энергично дернув ручку, Кононенко дал газ. Со стоявших сзади сорвало фуражки, кавалеристов, державших «Буазен», медленно поволочило по земле. Опешив, они выпустили машину, покатившуюся к стене станционного сарая. Все загомонили: «Держи его, стреляй, а то уйдет». Летчик торопливо выключил мотор и, обозленный, крикнул конникам:

— Самолеты через стену не прыгают, держите, господа, не то я и машину расшибею в лепешку. Слово «господа» произ-

вело на кавалеристов впечатление разорвавшейся бомбы. Выхватывая шашки, они бросились к кабине самолета. Несколько бойцов из автоброневое отряда, протолкавшись вперед, пробовали удерживать ретивых рубак. «Мотор целый, — доказывали они, — парень не врет».

— Стой, товарищи, я сам его проверю. Ты не рви сразу, — обратился он к летчику, — трогай потихоньку.

В кабине эскадронный заметил бомбы и смекнул, что парень мог их сбросить, но не сделал этого. Хлопнув Кононенко дружески по плечу, приказал выключить мотор, протянул летчику руку.

— Товарищ Кононенко, — пророкотал он, — поздравляем тебя, потому как ты герой, вырвался из когтей белогвардейских, чтобы вместе с нами защищать дорогую революцию и социализм для трудящихся всего мира. А теперь пойдём, товарищ, расскажешь, как все было.

Так из пленника Федор Кононенко превратился в героя дня. В период демобилизации старейшей армии моторист Кононенко вернулся к себе домой в Бердичев. Город был захвачен денкиндами, и Федора взяли в армию. На собственной шкуре пришлось познакомиться ему с белогвардейскими порядками. Решение о бегстве на самолете к

«Беру ответственность на себя...»

Комитет комсомола за два часа до начала отчетно-выборной конференции, Юрий Абакумов листает свой отчетный доклад. Время от времени звонит телефон. Короткий вопрос — лаконичный ответ. И снова тишина. Монотонный шелест переворачиваемых страниц.

За каждой строкой: люди, события, воспоминания.

Прошел год. Каким он был для комсомольцев Кольцово?

Без тени сомнения или бахвальства Юрий Абакумов может ответить, что «судя по итогам, год был удачный». И это будет правдой. ПОТОМУ ЧТО ФАКТЫ — УПРЯМАЯ ВЕЩЬ:

— Товарищи делегаты! Разрешите доложить вам, что наша комсомольская организация заняла первое место в социалистическом соревновании в честь 50-летия ВЛКСМ среди комсомольских организаций Уральского управления гражданской авиации и четвертое место по Министерству ГА СССР. Нам вручено на вечное хранение памятное юбилейное знамя УрУ ГА, знамя городского комитета ВЛКСМ как лучшей комсомольской организации.

(Из отчетного доклада).

Если вы возьмете на себя смелость и в мгновение ока сделаете вывод, что комсомольская организация работала с полной отдачей, — это будет неправдой. ПОТОМУ ЧТО ФАКТЫ — УПРЯМАЯ ВЕЩЬ:

— Говорить, ребята, мы научились. И все в общем-то правильно говорим. Но вся беда в том, что только говорим, говорим... А дело-то скоро?

(Из выступления В. Спесивцева).

Безоговорочно согласиться с мнением Валерия, разумеется, нельзя. А если с оговорками? «Тогда, наверное, можно», — предвижу ответ. Судя по реакции зала на выступление Валерия, большинство комсомольцев разделяют его точку зрения.

РЕЗЮМЕ: ИТОГИ ГОДА РАДУЮТ, ОБЩЕ

СОСТОЯНИЕ РАБОТЫ — НЕТ. ПАРАДОКС? ПОПЫТАЕМСЯ РАЗОБРАТЬСЯ.

По логике вещей на комсомольской конференции крупного транспортного авиапредприятия должны в первую очередь обсуждаться производственные вопросы. Ибо главные задачи комсомольцев Кольцово: успешное выполнение государ-

ственного плана, борьба за безопасность полетов, повышение личной ответственности за порученное дело. Кому-нибудь смысл последней фразы покажется до предела банальным. Но при таком подходе к делу существует опасность из-за деревьев не увидеть леса.

- Самый скучный вопрос
- «МЕРТВЫЕ ДУШИ»
- Для кого КЮЛ?
- НА ОШИБКАХ УЧАТСЯ

Прения после отчетного доклада секретаря открыла завуч школы № 92 Е. В. Широкова. Затем выступающие говорили о спорте и отдыхе.

Наконец слово представили члену комитета комсомола Л. Аверкиевой. Ей, как она выразилась, «достался самый скучный вопрос» — о проведении в службах собраний с производственной повесткой дня, уплате членских взносов, организационной работе бюро ВЛКСМ в группах.

В выступлении Л. Аверкиевой все было предельно ясным (тема обязывает!). Одно непонятно: с каких это пор вопрос об организационно-массовой работе комсомольской организации стал причисляться к разряду самых скучных, а не самых важных?

Рассказывать на отчетно-выборных конференциях о шефской работе, спорте и отдыхе можно и

должно. Забывать о главном, вспоминать о производстве «вскользь, к примеру» — нельзя. Звание комсомольца обязывает, а не только дает право.

— Недостаточно работали комсомольские организации АТБ и службы перевозок. В АТБ (бывший секретарь В. Тетеркин) в течение трех месяцев не проводились комсомольские собрания, за отчетный период процент

уплаты членских взносов составил 60 процентов. Секретарь комсомольской организации запустил работу актива... На период отчетно-выборного собрания 60 комсомольцев являлись задолжниками по членским взносам, на отчетно-выборное собрание явилось очень мало комсомольцев.

(Из отчетного доклада).

Констатация фактов, и только. Где анализ? На конференции этот вопрос повис в воздухе. И не он один, к сожалению. Не к лицу лучшей комсомольской организации управления внегласно ставить эпиграфом к своей конференции слова небызвестной легкомысленной песенки: «Все хорошо, прекрасная маркиза...»

Вероятно, следует рассмотреть и проанализировать не сам факт отсутствия на конференции острой критики, а тот стиль работы, который порождает лакировку и формализм.

Это дело нового состава комитета комсомола и партийного бюро предприятия. Интересными были выступления Ю. Клименко и В. Спесивцева — комсомольцев, которые ведут работу с подростками.

«Мертвые души» — так назвал В. Спесивцев организацию ДОСААФ в Кольцово. А его рассказ о «пробивании» строительства тира можно смело отнести к «хождению по мукам».

Очень жаль, что председателю месткома тов. Свинтецкому было «некогда» прийти на конференцию и он не слышал выступлений В. Спесивцева и инструктора по спортивной работе З. Бурцевой. Местному комитету было и есть к чему прислушаться на комсомольской конференции.

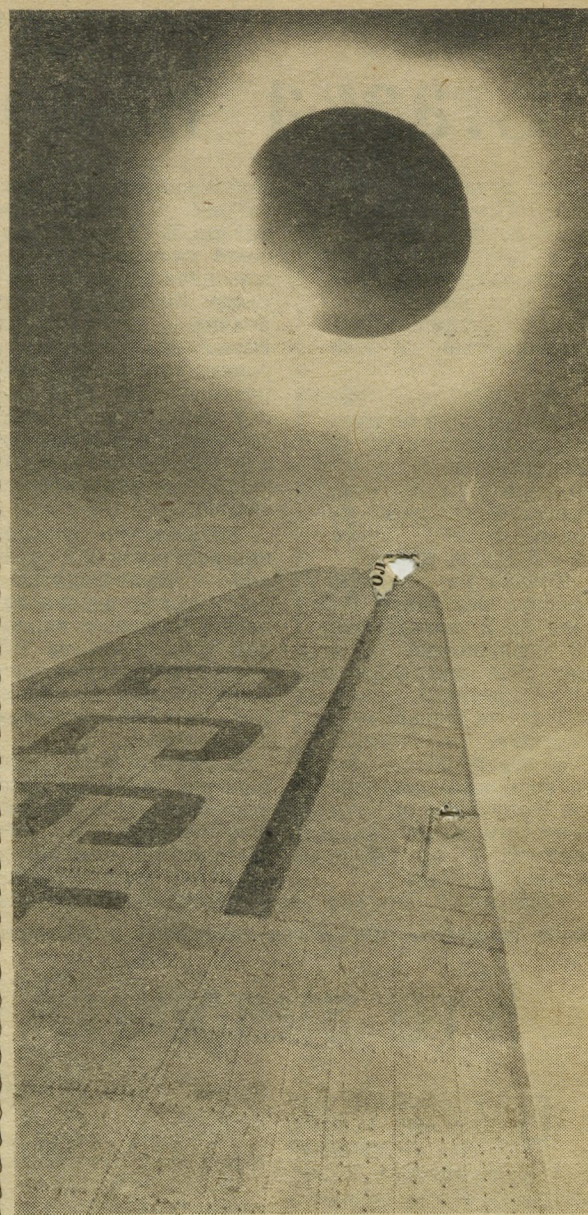
— Не секрет, что в нашем клубе юных летчиков при 92-й школе занимаются старшеклассники. КЮЛ — только для них. А чем заняться ученикам 6—8 классов? Наверное, можно организовать авиамодельный кружок, который станет своеобразной промежуточной ступенью перед принятием в члены КЮЛ.

(Из выступления Ю. Клименко).

Интересное предложение, к которому, вероятно, стоит прислушаться. Огорчает, что подобные конкретные предложения на конференции можно было пересчитать по пальцам одной руки.

...В комитете комсомола — новый секретарь. У него на столе еще нет отчетного доклада — перед глазами Владимира Бродовникова план работы на очередной месяц, который станет одним из двенадцати. Комитетчикам настала пора сказать: «Ответственность беру на себя...»

В. ГУРИН.



Полное солнечное затмение. Этот миг наш внештатный корреспондент Л. Баранов запечатлел с борта самолета.

Свой фотозюжонд он назвал «На границе дня и ночи».

МУЗЕЙ АВИАЦИИ

Самая первая воздушная линия в Восточной Сибири открылась в июле 1926 года. Она начиналась в Улан-Удэ и заканчивалась в столице Монголии.

...Много славных страниц в истории гражданской авиации Восточной Сибири. Здесь и первый перелет в 1928 году в Якутск, и спасение пассажиров и экипажа ледокола «Челюскин» в 1934 году...

Вот о чем рассказывают экспонаты музея истории авиации Восточной Сибири в Иркутске.

СТРАНИЦЫ Ленинианы

«Как создавался образ В. И. Ленина на сцене театра?» Молодые работники АТБ Кольцово собрались на встречу с артистами Свердловска, чтобы услышать ответ на этот вопрос.

Почетные гости, среди которых были заслуженные артисты республики Охлупин и Гецов, рассказали авиаторам о советской Лениниане в театрах страны и на сцене Свердловского драматического театра.

С особым интересом слушали собравшиеся рассказ Охлупина, который сам играл роль Ильича. Он поделился с молодежью своими творческими планами.

В заключение на импровизированной сцене актеры показали гостеприимным хозяевам сцены из спектаклей «Цветы живые» и «Кремлевские куранты».

Н. ПРОНИНА, заведующая клубом аэропорта Кольцово.

Зима им не помеха

НАЧИНАЯ С ДЕКАБРЯ В БАСЕЙНЕ СПОРТПАВИЛЬОНА «РОДИНА» БУДУТ ПРОВОДИТЬСЯ ЗАНЯТИЯ ПО ПЛАВАНИЮ ДЛЯ ЛЕТНО-ПОДЪЕМНОГО СОСТАВА КИРОВСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

БАСЕЙН БУДЕТ ПРЕДОСТАВЛЯТЬСЯ В РАСПОРЯЖЕНИЕ КИРОВСКИХ ПИЛОТОВ КАЖДОЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ.

А. КУЗНЕЦОВ, инструктор по спорту Кировского предприятия.

Концерт на борту

Весть о задержке 1637 рейса, который отправлялся по маршруту Ташикент — Свердловск — Пермь, не вызвала у воздушных путешественников особого энтузиазма. Не радовала небольшая

отсрочка перед встречей с суровой уральской зимой.

И все же рейс оставил у пассажиров доброе воспоминание. Это постарались сделать бортпроводники Раиса Белоконе-

ва, Галина Степанова и Людмила Аверина. Девушки выступили перед пассажирами с небольшим концертом. В их исполнении прозвучали песни советских композиторов, стихи. Импровизированный концерт закончился «Песней о Свердловске», которую подпевали все пассажиры.



СТАРТУЮТ ЛЫЖНИКИ

В минувшую субботу у кольцовских лыжников была проведена прикидка на дистанции 5 километров для мужчин и три километра для женщин. Вместе с молодыми лыжниками мы снова видим ветеранов-спортсменов Л. Красильникову и В. Т. Кашафудинова.

Сильнейшими у мужчин был В. Сормечев, авиатехник, и П. Расковалов, бортмеханик. У женщин на дистанции первой была Л. Красильникова.

Счастливых вам стартов, лыжники Кольцово!

