



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 43 (1737).

СРЕДА,

19

НОВАЯ

1969 г.

Год издания

XXVII

Цена 2 коп.

Когда верстался номер



Есть
Годовой!

Из столицы Удмуртии пришла радиодиаграмма:

«Соревнуюсь за достойную встречу 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, коллектив авиаторов Ижевского предприятия досрочно, к 14 ноября, выполнил годовой план по пассажирообороту, налету приведенных часов и выручке».

Коллектив удмуртских авиарботников можно поздравить с большой трудовой победой.

ПАРТОРГ Иван Семенович Титов пожал на прощанье руку, напутствовал: «Чистого неба тебе».

Новый командир Александр Сергеевич Исаев покидал экипаж чуть с грустинкой: самостоятельность самостоятельностью, а как-никак немало месяцев летали вместе по всем трассам Советского Союза. Привык, подружился с этими хорошими людьми.

РАССКАЗЫ О КОММУНИСТАХ

ПАРТОРГ ЭКИПАЖА

Вспомнил и как торжественно посвящали его в командиры корабля ИЛ-18, выпустили специальную листовку-«молнию» с поздравлением. И как всем экипажем ждали его в аэропорту в Адлере. Встретили, поздравили с успешным выполнением первого рейса.

Были все: и командир корабля, его учитель, Дубовик, штурман Давыдов, бортмеханик Ананичев. Запомнились друзья, что не через заводскую проходную, — через аэропортовское поле в люди, в небо, вывели Исаева.

И особенно, конечно, сосед по пилотской кабине, бортрадист и парторг экипажа Иван Семенович Титов. Коммунист с 1946 года, большой душевности человек.

Опыт партийной работы у Ивана Семеновича огромный, о нем и хочется рассказать. Образование у И. С. Титова — и среднее и высшее — он дважды окончил вечерний университет марксизма-ленинизма — в 1965 году по курсу истории КПСС и в 1968 по курсу партийной школы. Но дело не в образовании, хотя и оно имеет немалое значение. Дело в умении подойти к людям, подобрать «ключик» к человеку.

Иван Семенович Титов — парторг экипажа корабля ИЛ-18 с 1962 года, был и секретарем партийного бюро авиаколлектива, сейчас — член партбюро. Работу свою в свободное время строит так, чтобы, обращая внимание на главное, не упустить и мелочей.

Беседы проводит почти каждый день, во всяком случае всегда, когда экипаж собирается вместе — в штабе ли, в профилактории или во время отдыха в других аэропортах. Под руководством парторга члены экипажа знакомятся с важнейшими событиями в жизни страны и за рубежом — международные совещания, постановления ЦК КПСС, постановления коллегии Министерства гражданской авиации. Особенно тщательно изучает экипаж решения московского (1969 года) международного Совещания коммунистических и рабочих партий. Верный и хороший помощник в работе парторга экипажа — труды В. И. Ленина «Великий почин», «Очередные задачи Советской власти», «Детская болезнь «левизны» в коммунизме» — без этих работ вожда в наше время не обойтись партийному вождаку.

(Окончание на 2 стр.)

ТУ-134 в Свердловске

Недавно на летном поле Кольцовского аэропорта свердловчане увидели новую технику. Экипаж пилота первого класса Д. В. Зинченко из Дальневосточного управления гражданской авиации переносил на Камчатку ЯК-40, который заменит ЛИ-2. Самолету пришлось дать отдых на длинной дистанции. А элегантный ТУ-134, похожий на французскую «Каравеллу», приземлился, по объяснению его командира москвича В. П. Григорьева, из-за метеорологических причин. Омск — конечный пункт полета — был «закрыт» снежной бурей.

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР

В первых числах ноября в Курганском объединенном авиапредприятии состоялось партийное собрание, на котором коммунисты обсуждали задачи партийной организации по обеспечению безопасности полетов. С докладом выступил заведующий промышленно-транспортным отделом Курганского обкома партии М. В. Коротенко. Командир летного подразделения А. Н. Нечаев, секретарь партийной организации тов. Новик и другие — всего 11 человек в своих выступлениях анализировали причины нарушений летных регламентов, обсуждали работу аэродромной службы и службы движения, а также разбирали вопросы, связанные с повышением регулярности полетов. Коммунисты приняли решение разработать ряд мероприятий, направленных на укрепление дисциплины и обеспечение безопасности и регулярности полетов.

И. ИВАНОВ.

Новые трассы Аэрофлота

1 НОЯБРЯ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАССАХ АЭРОФЛОТА ВВЕДЕНА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ. САМОЛЕТЫ С ОПОНАТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ПО НОВЫМ МАРШРУТАМ. ОДИН ИЗ НИХ СОЕДИНИТ МОСКВУ С ЛАГОСКОМ — СТОЛИЦЕЙ КРУПНОГО ГОСУДАРСТВА НА АФРИКАНСКОМ КОНТИНЕНТЕ —

НИГЕРИИ. ИЛ-18 БУДУТ ПОКРЫВАТЬ ЭТО РАССТОЯНИЕ ЗА 18,5 ЧАСА С ПОСАДКАМИ В БУДАПЕШТЕ, ТУНИСЕ И БАМАКО. Другая линия свяжет Москву со столицами Центральноафриканской Республики и Республики Конго. Один раз в неделю из Шереметьевского аэропорта будет отправляться самолет в Банги. Отсюда он про-

Техника пятилетки



«ИЛ-62» в Домодедове.

Фото В. Мусинава.

НОВОСТИ

В Киев за опытом

Завтра в Киеве открывается методическое совещание по обмену опытом справочно-информационной и библиотечной работы в системе Министерства гражданской авиации. От Уральского управления в работе совещания примут участие ст. инженер УрУ

ГА по рационализации П. В. Мельниченко и руководитель службы ИТЭИ ст. инженер А. Б. Курош. Участники совещания заслушают доклады уполномоченных МГА по научно-технической информации П. С. Поповы, Ю. И. Еремича и других.

ЛЕТЧИК-ГЕОЛОГ

Этого смелого человека хорошо знают на Урале и в Западной Сибири. Почти два десятка лет отдал авиации Николай Макарович Белобородов. Он летал на различных типах самолетов и вертолетов, всегда вовремя приходил на помощь северянам.

Замечательный ас Тюменского Севера провел в воздухе около десяти тысяч часов. Белобородов называет своим другом нефтяники и строители. На вертолетах МИ-6 и МИ-8 пилот доставлял в труднодоступные районы буровые вышки, стальные опоры, трубы, тракторы и другие необходимые грузы.

Особая дружба у Николая Макаровича с геологами. Авиатор принимал самое активное участие в открытии многих месторождений нефти и газа.

Недавно товарищи овердечно поздравили Николая Макаровича с почетной наградой. Министерство геологии СССР вручило ему значок «Отличник разведки недр».

Куала-Лумпур-Москва

Подписано соглашение между Аэрофлотом и малайзийско-сингапурской авиационной компанией — курсировать на трассе, соединяющей Куала-Лумпур с Ташкентом и Москвой.

ЭТО
интересно

Недавно вышла в свет книга «На взлете». Ее написал известный советский авиатор-фронтовик, Герой Советского Союза А. Ф. Семенов. У автора этих интересных воспоминаний о боевых действиях советских Военно-Воздушных Сил — богатая биография. Тридцать пять лет назад по партийной путевке он пришел в авиацию, в качестве летчика-доброволь-

За далью

ВЫСОТ

ца защищал республиканскую Испанию. С первых дней Великой Отечественной войны был в воздушных боях.

Пишущему эти строки неоднократно доводилось встречать автора книги на фронте, знать многих из летчиков и авиационных командиров, о которых говорится в мемуарах. В любой самой острой и сложной обстановке А. Ф. Семенова отличало большое внутреннее спокойствие, обстоятельность в мышлении и действиях как на земле, так и в воздухе.

Именно в такой же рассудительной манере, свойственной его характеру, написаны и многие главы книги. Ее автору довелось в дни войны быть и командиром эскадрильи, и руководить полком, а затем авиасоединением, произвести 240 боевых вылетов, сбить лично и в групповых боях 27 вражеских машин, выполнять инспекторские задания.

Полковник
Н. ДЕНИСОВ.

В НАШ век бурного развития самолетостроения не менее быстро развивается оснащённость аэропортов гражданской авиации средствами радионавигации, радиолокации и связи, используемыми для управления и контроля за воздушным движением и работающими в комплексе с бортовой самолетной аппаратурой.

Прежний принцип работы диспетчерского состава службы движения «слышу — руковожу» канул в прошлое. На смену ему пришел новый принцип «слышу, вижу — руковожу». Техническое состояние радиосредств посадки, управления и контроля, надежность их работы являются важнейшим фактором повышения безопасности и регулярности полетов. В современных условиях, когда интенсивность движения самолетов возросла, недопустим даже кратковре-

ОПЫТ ПЛЮС ВЫУЧКА

менный перерыв в работе наземных средств обеспечения полетов.

В последнее время в связи с ростом номенклатуры радиооборудования в аэропортах нашего управления в службах радионавигации и связи возникла необходимость для повышения качества проводимых регламентных работ по техническому обслуживанию создать ремонтно-эксплуатационные мастерские (РЭМ). Работает в них в основном молодежь последних выпусков Рижского и Омского училищ специальных служб ГА.

Старательными и хорошо знающими вверенную им технику показали себя специалисты РЭМ Свердловского аэропорта С. Ю. Коротких, А. Е. Ладьгин, В. Я. Санников, А. П. Ротко, Б. В. Сысков. Им

есть с кого брать пример: вместе с ними трудятся опытные работники, рационализаторы, коммунисты Н. А. Галушко, Ю. А. Соколов. Руководит коллективом начальник узла радионавигации и радиолокации Ю. Н. Ильичев, старший инженер В. Г. Зенцов, инженеры Р. М. Межецкий и В. Ф. Плотников.

Они много сделали для повышения надежности работы оборудования и снижения эксплуатационных затрат.

В РЭМе Челябинского аэропорта создана группа подготовки производства, задачей которой является оперативное обеспечение инструментом, приборами и материалами бригад и создание всех необходимых условий для правильной технической эксплуатации оборудования.

Руководит бригадой старший техник А. И. Солошенко. Создание этой группы позволило сократить время, затрачиваемое на материально-техническое снабжение, подготовку и оборудование рабочих мест бригад.

Хорошо оборудованная лаборатория РЭМ, созданные личным составом стенды для проверки аппаратуры позволяют проводить техническое обслуживание радиооборудования на научной основе, с высоким качеством.

Инженеры А. Н. Кантиевский, Г. Д. Драч, радиотехники В. В. Печоркин, В. З. Больших, В. Г. Щелкунова постоянно работают над повышением своей классности и улучшением технических показателей оборудования.

Между бригадами РЭМ развернуто соревнование.

Применяя новую систему премиальной оплаты, руководство службы материально стимулирует увеличение производительности труда и улучшение качества выполняемых работ. Вооружившись передовой техникой в организации и проведении регламентов, работники РЭМ успешно справляются с поставленными перед ними задачами.

Н. МУТИН,
старший инженер ОРС
Уру ГА.

ПАРТОРГ ЭКИПАЖА

(Окончание.
Нач. на 1 стр.)

Важно не оставлять без внимания ни одного члена экипажа, знать его настроение, вовремя помочь, посоветовать, — говорит Иван Семенович. — Тогда и всему коллективу работает лучше, легче.

Трудовые показатели коллектива очень неплохие. Все члены экипажа — ударники коммунистического труда. Почетное коммунистическое звание присвоено и всему коллективу в целом. И он его с гордостью носит уже два года.

Вступив на юбилейную вахту в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, экипаж взял на себя обязательства:

1. Летать без летных происшествий, ежедневно добиваясь высоких экономических показателей в работе, при высокой дисциплине и культуре обслуживания.

2. Повышать свой политический кругозор.

Как выполняются эти обязательства? Главное в работе экипажа — обеспечение безопасности полетов и экономичности каждого рейса. Коллектив добивается этого путем всестороннего изучения директив, приказов и

указаний министерства и командиров.

Подготовка к каждому полету в экипаже ведется тщательно, с учетом всех элементов, которые способствуют успешному выполнению рейса. Выбор маршрута — на Минводы, Адлер, Хабаровск делается путем так называемого выгодного эшелона — попутного ветра, благоприятных метеорологических условий. Активное участие в этом принимают все члены экипажа как на земле, так и в воздухе.

Коллектив корабля требует с наземных служб, а где нужно и помогает в своевременной

подготовке и выпуске самолета. Во время рейсов все замеченные неполадки заносят в рейсовый листок, а потом добиваются их устранения.

На этот год экипаж лайнера, где командиром Виктор Иосифович Дубовик, брал обязательство сэкономить 50 тонн горючего и 30 часов летного времени. Обязательства уже выполнены, до конца года будут перевыполнены. Экономия горючего и времени в рублях составляет уже более пяти тысяч.

«Повышать свой политический кругозор» — второй пункт обязательства. Все члены экипажа посещают занятия по изу-

чению основ научного коммунизма.

Широкий круг интересов маленького летного коллектива — и в этом заслуга парторга Ивана Семеновича Титова. Газеты, журналы — постоянные спутники авиаторов. Члены экипажа постоянно выписывают «Правду», «Уральский рабочий», «Авиатор Урала», журналы «Политическое самообразование», «Гражданскую авиацию» и другие, всего около 40 изданий. В 1970 году будут получать столько же газет и журналов. Им обычно есть что обсудить, о чем поспорить. А Иван Семенович всегда подскажет, какое издание наиболее интересно.

И. С. Титов — пример для всех в труде, учебе, в быту, образец поведения коммуниста. Его достоинство и то, что знает наклонности, увлечения каждого члена экипажа.

Так живет и трудится дружный экипаж лайнера. Вместе на стадион, вместе в картинную галерею.

Все члены экипажа — члены народной дружины, нередко выходят на дежурство. Последний раз, в один из вечеров, пришлось задержать двух распоясавшихся юнцов, препроводить в штаб.



Сейчас в экипаже летает второй пилот Виктор Афанасьевич Рыков. Он стажировался на командира корабля, ему осталось выполнить всего несколько рейсов. Сейчас он делает первые самостоятельные шаги в небо, «без пяти минут» командир. И как и Исаев, покинув своих друзей — учителей, будет долго помнить дружный экипаж. И его боевого парторга Ивана Семеновича Титова — коммуниста, вожака, чуткого человека.

Ю. ГЕНДЕРТ.
На снимках: И. С. ТИТОВ, парторг, проводит беседу в экипаже.

ИЛ-62 В ЧССР

Недавно из аэропорта Шереметьево поднялся в воздух и взял курс на Прагу реактивный пассажирский самолет ИЛ-62. Это первый из трех лайнеров ИЛ-62, проданных Всесоюзным объединением «Авиаэкспорт» авиационной компании ЧСА.

В беседе с корреспондентом ТАСС генеральный директор авиационной компании ЧСА И. Карлик высоко оценил технико-экономические качества ИЛ-62. Этот самолет, сказал он, успешно конкурирует с аналогичными машинами западных компаний. Мы признательны советской авиационной промышленности за то, что она построила для нас отличные пассажирские самолеты.

Дефекты уктусского «Самолета»

Передо мной три стенгазеты Уктусского предприятия, выпущенные к 52-й годовщине Великого Октября: «Самолет» — издание летного подразделения (редактор командир самолета АН-2 тов. Дроздов), «Эксплуатационник» — орган АТБ (редактор главный инженер тов. Середа) и «Старт» (редактор диспетчер службы движения тов. Ботов).

В них рассказывается об успехах, достигнутых в ходе социалистического соревнования, анализируются итоги работы в третьем квартале, намечаются новые рубежи.

Для этих газет характерны две вещи: отсутствие критических материалов, что не может не вызвать нареканий; и парадность оформления — красочность и иллюстративность, что достойно похвалы. В особенности ее заслуживают летчики: в подразделении систематически выходят «молнии», «боевые листки», специальные фото-

выпуски, например, к открытию навигации или посвященные летно-техническим конференциям в коллективах.

Стенгазета «Самолет», как нам кажется, лучшее издание в Уктусе, но и она не свободна от недостатка, свойственного всей стенной печати предприятия.

В мае в клубе Уктусского аэропорта была организована выставка изданий второго Свердловского объединенного предприятия. АТБ представило тогда десять но-

меров, летное подразделение — шесть стенгазет и 19 «боевых листков» и «молний».

Внимание привлекло следующее: стенгазеты, как правило, освещали положительные стороны в жизни коллективов подразделений и служб. Критические же сигналы и заметки прочно обособились в «боевые листки» и «молнии».

Что за странное «разделение труда», и чем оно вызвано? Стенгазеты выходят во всех



— «ОПЕРАТИВНАЯ» У НАС РЕДКОЛЛЕГИЯ...

— И НЕ ГОВОРИ. С НОВЫМ ГОДОМ УЖЕ ПОЗДРАВИЛИ. ТОЛЬКО ПОЧЕМУ С 1968?..

По страницам стенных газет

службах лишь к 1 Мая, 8 Марта, 7 ноября, Дню Воздушного Флота и т. д. — весь год только праздничные номера, похожие скорее на Доски почета, где перечислены лучшие производственники. Редакторы стенгазет рассуждают примерно так: «Стоит ли портить праздничное настроение? Выпустим «молнию». Вот там и покритикуем провинившегося».

Но кто сказал, что в праздники нужно «отпускать грехи»? Не хочешь быть «героем» критической заметки, значит, работай так, чтобы о тебе могли написать только хорошее.

А критические сигналы «боевых листков»? Принимались ли меры для устранения недостатков и какие — из стенгазет не видно.

В. И. Ленин указывал, что лучший способ отпраздновать годовщину — это сосредоточить внимание на нерешенных задачах, чему, как известно, и служат критические выступления в газетах.

И. ИВАНОВ.

К 52-Й ГОДОВЩИНЕ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ КИРОВЧАНЫ ПОЛУЧИЛИ ХОРОШИЙ ПОДАРОК — НОВОЕ ЗДАНИЕ АЭРОВОНЗАЛА С ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ 200 ПАССАЖИРОВ В ЧАС, С ПРОСТОРНЫМ И УЮТНЫМ ЗАЛОМ ОЖИДАНИЯ, КОМНАТОЙ МАТЕРИ И РЕБЕНКА, БУФЕТОМ, КИОСКАМИ ДЛЯ ПРОДАЖИ ГАЗЕТ И ЖУРНАЛОВ.

НАЧАЛЬНИК АЭРОПОРТА Б. Ф. БЛИНОВ РАССКАЗЫВАЕТ:
— В порядке оказания помощи генпродра-

лась бригада коммунистического труда городского строительного монтажного управления Кировжилстрой. Строи-

сдержали. Комиссия, принимавшая объект, дала хорошую оценку.

Б ОЛЬШУЮ помощь строителям оказали молодые авиаторы предприятия. Комсомольцы и молодежь трудились на отделочных работах.

После праздника в эксплуатацию сдан второй этаж аэровокзала.

Новоселье

чику на работах по внешнему благоустройству перрона и привокзальной площади труди-

тели брали обязательство выполнить отделочные работы с хорошим качеством. И слово свое

ОТПИСКА Читателям Моральный УРОН

В редакцию часто приходят письма, на которых обратный адрес: аэропорт Пермь. Пишут в одиночку и коллективно. Жалуются на плохую организацию и условия труда, на невнимание руководителей предприятия к запросам авиаторов.

Эти письма требуют незамедлительных действий. Каждое из них продиктовано заботой о производстве.

Редакция не раз посылала запросы о мерах, принятых по критическим сигналам. Весьма и весьма редко ответы соответствовали действительности.

Все течет, все изменяется. В Перми запросто внесут поправку в этот афоризм. Время идет, но ничего здесь не меняется. Может быть, работники просят чего-то сверхъестественного? Может быть, есть какие-то объективные причины, связавшие руководителей предприятия прямо-таки по рукам и ногам и мешающие удовлетворить просьбы авиаторов? Ничуть. Все дело в создании самых элементарных условий труда. Улучшить их — в силах руководителей С. Чернова и М. Кордюкова. При желании, конечно.

В начале октября газета опубликовала письма А. Дьякова и Л. Лулева. Они рассказали, как в «мокроте, холоде» работают техники аэропорта местных воздушных линий Перми. От помещения АТБ впечатление удручающее. В стенах местами зияют дыры от обвалившейся штукатурки. Пол выщерблен. В раздевалке негде повернуться, шкафы жмутся друг к другу, как сосенки в лесу. Настил сушилики сломан, и тоненькие жердочки торчат словно пики. Не радует и «транзитный» домик на перроне. Грязные, закопченные стены, побитые стекла.

Видно, что к зиме не пытались сделать ремонт. Меня поспешили уведомить, что не выделяют средств для аэропорта местных воздушных линий, виновато управление. Во все это можно бы поверить, если бы в отделе наземных сооружений управления не сообщили, что заявка объединенного предприятия удовлетворена полностью. На капитальный ремонт зданий и сооружений отпущено 50 тысяч рублей. И дело предприятия, где их лучше использовать. 2,7 тысячи рублей сочли нужным выделить для капитального ремонта здания аэровокзала.

На текущий ремонт для аэропорта местных воздушных линий было запланировано восемь тысяч рублей. Но и эта мизерная сумма освоена наполовину. Вместо 1,7 тыс. рублей, которые должны быть затрачены на ремонт помещения АТБ, использованы 1045. Первоначальной суммы вполне бы хватило привести в порядок здание к зимней навигации.

Подскажем, где еще можно было взять средства. Гостиница «Полет» в аэропорту союзных линий открыта три года. Дважды ее основательно ремонтировали, в прошлом году на нее потратили 11,5 тысячи рублей, в нынешнем 17,7. Мы ни в коем случае не за трапезный вид гостиницы. Все, что делается для

удобства пассажиров, оправданно. Но здесь руководители аэропорта немало способствовали тому, чтобы гостиница оказалась неприглядной. А потом ничего не оставалось, как ее отремонтировать.

Всю зиму не работало отопление. Трубы почему-то лопались, номера затопляло. Экипажи, оставшиеся в Перми на ночевку, деловито-аварийно снабжали рефлекторами. А пассажиров вежливо выпроваживали в город, не глядя на ночь и плохое транспортное сообщение. Окажись на месте пассажира гоголевский Осип, не иначе бы воскликнул: «Галантерейное, черт возьми, обхождение!»



Работа котельной — притча во языцех. В прошлую зиму сантехники и их руководитель А. Фетисов провели «веселый эксперимент» — испытали на морозоустойчивость работников аэропорта. «Эксперимент» приняли без энтузиазма — люди болели, жаловались и надеялись: наступит лето, отопительную систему сделают так, как надо. Работники котельной, образно говоря, лето красное пропели. Хотя местный комитет три раза заслушивал С. Чернова, А. Фетисова и начальника БАО А. Васильева, после их заверений заметных сдвигов не появилось. Вероятно, местному комитету надо было избрать не добродушно-выжидательную тактику, а наступательную, потребовать составления плана-графика и отчета на каждой планерке. Тогда не пришлось бы недоуменно разводить руками, почему руководители служб отступились от своего слова.

10 ноября мы связались с администратором гостиницы «Полет». На наш вопрос: «Тепло ли в номерах гостиницы?» — последовал ответ: «У нас все еще спят в одежде и рукавичках».

Начальник аэровокзала Т. П. Марук рассказала о рапортах, единственных в своем роде. Авиарботники стремятся уволиться не из-за того, что не нравится работа, или не нашли с руководством общего языка, а «...потому что» наступает зима и придется работать в холоде».

Уходят отличные работники, у которых по 8—10 лет стажа.

О том, что редакция зачастую получает «липовые» отписки, говорят и другие факты.

В июне в газете был опубликован фельетон «Полмиллиона за подснежники?». В нем резко критиковалось бесхозяйственное хранение ангаров, предназначенных для ремонта самолетов АН-24 и вертолетов МИ-1. Нам ответили: «На начальника аэропорта Чернова наложено партийное взыскание. Вопрос об упущениях в работе ОМТС будет рассматриваться на заседании партийного бюро». Об ангарах и материальной ответственности — ни слова. Ангарами и по сей день пребывают, примерно, в том же состоянии, с той лишь разницей, что теперь машины объезжают их стороной.

30 июля в газете была опубликована заметка «Волокита». Начальник ОМТС Тихантовской поспешил заверить: «Для обеспечения работников порта будут приняты меры для выписки всей фурнитуры на месте». Написать написали, а забыли о пустячке — принять меры. По-прежнему, чтобы получить пару пуговиц к форме, нужно убить не меньше трех дней. Воистину, как у Райкина: «Бу сделано!».

Больше всего жалоб поступает сегодня из аэропорта местных воздушных линий. Инженеры, техники, летчики высказали упрек, что руководители предприятия редко бывают в службах. Кстати, об этом шла речь и на отчетно-выборной профсоюзной конференции.

В заключение хочется привести выдержку из Указа Верховного Совета СССР о порядке рассмотрения предложений, заявлений и жалоб граждан:

«Нарушение установленного порядка рассмотрения предложений, заявлений и жалоб граждан, волокита, бюрократическое отношение к ним влекут в отношении виновных должностных лиц дисциплинарную ответственность в соответствии с действующим законодательством». Надеемся, что в Перми, наконец-то, поймут это и наведут порядок.

Н. МАСЛОВА.

Ленин — каким он был

Об этом необычном и никогда ранее целиком не публиковавшемся документе рассказал на семинаре писателей, работающих над историко-революционной темой, заместитель заведующего Центральным партийным архивом Института марксизма — ленинизма при ЦК КПСС Р. А. Лавров. Он сообщил, что Институт марксизма-ленинизма подготовил к печати 5 томов воспоминаний о В. И. Ленине. Такой большой свод воспоминаний об Ильиче издается впервые. В первый том включены воспоминания Н. К. Крупской, А. И. Ульяновой, М. И. Ульяновой, Д. И. Ульяно-

ва. Среди них и будет впервые полностью опубликован документ, который Н. К. Крупская назвала «Мои ответы на анкету Института мозга в 1935 году». Сама анкета не сохранилась, однако по характеру ответов можно представить и вопросы, которые были поставлены перед Крупской. Документ этот — о внешнем облике Ленина, о его привычках. Некоторые ответы Н. К. Крупской мы публикуем сегодня.

...Ходил быстро. При ходьбе не покачивался и руками особенно не размахивал. Плавал, хорошо катался на коньках, любил кататься на велосипеде... На Волге места не грибные, где он жил. Когда я приехала к нему в ссылку, мы часто ходили в лес по грибы. Глаза у него были хорошие, и когда он (быстро) научился искать и находить грибы, то искал с азартом. Любил охоту с ружьем. Страшно любил ходить: по лесу вообще.

...Манерности, вычурности, странностей, театральности, рисовки в движениях не было. Мимика и жестикация всегда были выразительны. ...Улыбался очень часто. Улыбка хорошая — ехидной и «вежливой» она не была. Ух, как умел хохотать. До слез. Отбрасывается назад при хохоте. Голос был громкий, но не крикливый, грудной. Баритон. Пел. Репертуар: «Нас венчали не в церкви», «Я вас люблю, люблю безмерно», «Замучен в тяжелой неволе», «Варшавянка», «Вставай, подымайся, рабочий на-

род», «Смело, товарищи, в ногу», «День настал веселый мая», «Беснуйтесь, тираны». Говорил всегда с увлечением — было ли то выступление или беседа. Бывало часто — он очень эмоционален был, — готовясь к выступлению, ходит по комнате и шепотом говорит — статью, например, которую готовится написать. На прогулке, бывало, идет молча, сосредоточенно. Тогда я тоже не говорю, даю ему уйти в себя. Затем начинал говорить подробно, обстоятельно и очень не любил вставных вопросов. После споров, дискуссий, когда возвращались домой, был часто сумрачен, молчалив, расстроен. Я никогда не расспрашивала — он сам всегда потом рассказывал — без вопросов.

На прогулках часто бывали случаи, когда какая-нибудь неожиданная реплика показывала, что гуляя, он сосредоточенно и напряженно думал, обдумывал и т. д.

Зрительная память прекрасная. Лица, строчки запоминал очень хорошо. Хорошо удерживал в памяти... подробности виденного.

Ужасно любил природу. Любил горы, лес и закаты солнца. Очень ценил и любил сочетания красок. На свою одежду обращал внимания мало. Думаю, что цвет его галстука был ему безразличен. Да и к галстуку относился, как к неудобной необходимости.

Вообще очень эмоционален. Все переживания были эмоциональны. Обычное, преобладающее настроение — напряженная сосредоточенность.

Веселый и шутливый. Всегда органическая какая-то связь с жизнью. Колоссальная сосредоточенность.

Самокритичен — очень строго относился к себе. Но копанье и мучительнейший самоанализ в душе ненавидел.

Когда очень волновался — брал словарь (например, Макарова) и мог часами его читать.

Был боевой человек. Вообще был горяч. Азарт на охоте — ползанье за утками на четвереньках. Зряшного риска — ради риска — нет. В воду бросался первый. Ни пугливости, ни боязливости.

Смел и отважен. Н. КРУПСКАЯ.

«ДОСАДНЫЕ НЕДОЧЕТЫ»

ПОСЛЕ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

В одном из номеров газеты «Авиатор Урала» критиковалась работа столовой Ижевского аэропорта. Председатель комитета народного контроля Первомайского района г. Ижевска Б. ОКОННИКОВ сообщил редакции:

— После опубликования корреспонденции «Досадные недочеты» наши представители побывали в столовой аэропорта. Тогда директор столовой Е. А. Годик и заведующая производственным отделом конторы ресторанов и кафе В. В. Парамонова заверили комитет, что будут приняты все необходимые меры по устранению недостатков. Оказалось, что у руководителей столовой и конторы ресто-

ранов и кафе слова расходятся с делом. Улучшения в работе столовой не наступало.

В октябре комитет на своем заседании заслушал директора Е. А. Годик о работе столовой и объявил ей строгий выговор за принятие мер и формальное отношение к жалобам граждан.

Комитет предложил руководству аэропорта улучшить обеспечение столовой водой, а также принял к сведению заявление директора конторы ресторанов и кафе А. С. Богданова о том, что контора будет оказывать больше помощи столовой в устранении недостатков, обеспечивает нормальную работу ее.

ПЯТЬДЕСЯТ второй раз отмечает советский народ и все прогрессивные люди планеты свершения Великой Октябрьской социалистической революции. Эта дата отражена в журнале публикацией подборки материалов «Только самолетом можно долететь». В ней выездные редакции журнала, «Известий» и ВДНХ СССР рассказывают о самоотверженном труде авиаторов Северного, Коми, Тюменского, Красноярского, Якутского, Магаданского управлений гражданской авиации.

ПОД рубрикой «Слабые моменты полетов» публикуется статья В. Швецова «Полет окончен. Какие выводы?» — своеобразный анализ причин возникновения ошибок в технике пилотирования.

На конкурсе многотиражных газет в номере выступают авиаторы Туркмении.

Генеральному конструктору по авиационной технике М. Л. Милоу исполняется 60 лет. В краткой корреспонденции М. Мейлахса «Создатель винтокрылых машин» рассказывается о творческом пути замечательного конструктора.

ЖУРНАЛ продолжает свой экономический лекторий. В этот раз на его страницах выступает А. Сарафимов — начальник Центра НОТ при Гос-

НИИ ГА. Всесоюзному обществу культуры производства, объявленному ВЦСПС в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, посвящена корреспонденция М. Григорьева. Продолжая публикацию материалов на темы, поднимавшиеся на совещании руководителей экономических служб эксплуатационных предприятий, институтов и научных организаций гражданской авиации, журнал знакомит читателей с выступлением Е. Годуна — начальника планово-экономического отдела Львовского авиапредприятия.

КАК тебе служит? — анкета журнала. В ней ответы молодых специалистов из Свердловска и Хабаровска, Новосибирска и Иркутска.

НУНЫМ читателям журнала неинтересно будет познакомиться с хроникой клуба «Орленок». Авторы, желающие больше узнать о гражданской авиации братских стран, смогут прочитать в номере интервью с заместителем министра транспорта, начальником управления ГА ГДР Паулем Вильпертом.

Продолжается публикация приключенческой повести Гарри Кермайкла «Полет в никуда». В журнале помещено много других материалов, фотографий, схем и рисунков.

ДОПРИЗЫВНИКИ УЧАТСЯ

31 октября в Челябинском объединенном авиапредприятии начались занятия с молодежью допризывного возраста по программе начальной военной подготовки.

Будущие воины изучат устав, а офицеры запаса познакомят их с основами гражданской обороны и радиодела.

Первое занятие началось с лекции инженера связи младшего лейтенанта запаса Н. А. Медведева о роли Вооруженных Сил в защите нашей Родины.

Молодежь предприятия охотно записывается на курсы начальной военной подготовки. В этом году к занятиям приступило 26 человек, почти вдвое больше, чем в прошлом.

По окончании теоретического курса руководители предприятия примут зачеты, а затем курсанты поедут на базу отдыха, где состоятся практические занятия.

А. МАЛОЙВАН,
инструктор физкультуры
Челябинского предприятия.



Из Редакционной ПОЧТЫ

ПУТЕВКА ДАНА НА ЗЕМЛЕ

— Объявляется посадка на самолет, следующий рейсом...

Дружеские поздравления провожающих:

— Счастливо добрысь! — И маленькой точкой самолет исчезает за горизонтом, а пассажиры и не думают о том, что эти рейсы заложены на земле, руками техников.

...Утро. За территорией аэродрома, в предутренней мгле светятся окна заводов, мерцают огоньки новостроек. Покрытые инеем стоят, блестя в свете прожекторов зачехленные самолеты. Над аэродромом тишина, слышен только скрип снега под ногами.

— Начнем с перрона, — говорит инженер смены А. Карпинский. — На дальних стоянках подогревать самолеты аэродромными подогревателями.

Получив указания, тех-

ники выходят. Теперь только видны их удаляющиеся силуэты.

...Огоньки, шум электромоторов подогревателей. Аэродром оживает. Вдали у стоящего самолета в утреннем сумраке включаются бортовые аэронавигационные огни — зеленый, красный. Затем морозную тишину нарушает шум работающего мотора. Это запустил двигатель для прогрева и «пробы» техник А. Мирошниченко...

Проверяет самолет техник Колышкин. Его самолет — первый рейсовый. Без суетливости осматривает он каждую деталь.

— Ну, как корабль? — спрашивают подошедшие летчики.

— Все нормально! — отвечает тот, закрывая последний замок у капота.

— Придется срочно ставить на лыжи этот самолет: периферия не принимает на колесах, — говорит инженер смены А. Карпинский старшему технику-бригадиру Комбарову.

— Сейчас будет готово! — отвечает бригадир. Бригада из трех человек тут же садится на аэродромную машину и едет в расходную кладовую...

Дружно работают авиатехники, и самолеты без задержек один за другим поднимаются в небо. Трудятся неутомимые «Аннушки» — путевку в небо дала им смена А. Карпинского.

— Счастливого вам полета, пассажиры!

Л. БЕЛОБОРДОВ,
авиатехник Уктусского предприятия.

Уголок поэзии СТАРЫЕ ПИЛОТЫ

Уважаю старых пилотов. Как начнут про былые дела! Потускнели их анекдоты, не привинчены ордена... Только вера не устарела! Убежденность их такова, что горело, да не сгорело то, на чем держалась Москва. В них сидит такое упорство, что словами не проведешь, и, как взгляд, по-летному острый, беспокойство за молодежь. И, летать ее научая, — в небе — руку ей на плечо, сами плачут перед врачами, чтоб не списывали еще. Носят гордо старые куртки, все торопятся по утрам; и на улице вспомнят жутко: а спешить-то некуда нам. И отметит — в новеньких птичках — паренек небесной красы эту кожанку в элентричке, эти «штурманские» часы... Потому что наши ребята будто видели, сорванцы, как на «пешках», «эсбэ», «зр пятых» начинали небо отцы.

А. ЧУЕВ.

СПОРТ

СОВЕТ ФИЗКУЛЬТУРЫ

В целях развития физкультуры и спорта среди комсомольцев и молодежи в Курганском объединенном авиапредприятии создан совет физкультуры, который возглавляет член комитета профсоюза тов. Кудрявцев. За это время проведено лично-командное первенство предприятия по пуле-

вой стрельбе, где победу одержала команда участка трудоемких регламентов, в личном зачете первенствовал комсомолец В. Шепелев.

В заслугу совету следует поставить и такой факт: организовав регулярные тренировки по волейболу и успешно проведя первенство внутри предприятия, совет сумел создать команду, которая, выступая на первенстве ДСО «Спартак», заняла первое место, а команда футболистов вышла в финал первенства области.

Комсомольцы и молодежь предприятия активно участвовали в соревнованиях, проводимых Уральским управлением, по легкой атлетике, футболу, стендовой стрельбе и другим видам спорта.

В. ИВАНОВ.



Хоккейная дружина...

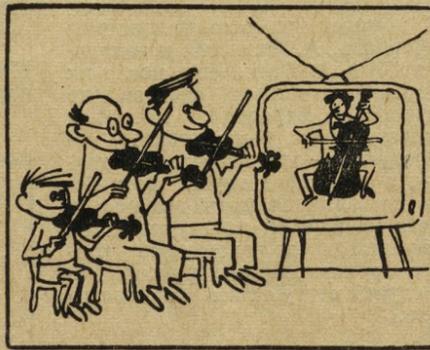
ЗИМНИЕ МАРШРУТЫ

В ПЕРВОМ СВЕРДЛОВСКОМ ОБЪЕДИНЕННОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ МЕСЯЦ НАЗАД СОЗДАНА ЛЫЖНАЯ СЕКЦИЯ, В КОТОРОЙ ЗАНИМАЮТСЯ УЧАЩИЕСЯ ШКОЛЫ № 92. ТРЕНИРОВКИ ПРОХОДЯТ РЕГУЛЯРНО, ЧЕТЫРЕ РАЗА В НЕДЕЛЮ. СЕКЦИЕЙ РУКОВОДИТ РАДИОТЕХНИК СЛУЖБЫ СВЯЗИ КОМСОМОЛЦ ВЛАДИСЛАВ БАРХАТОВ.

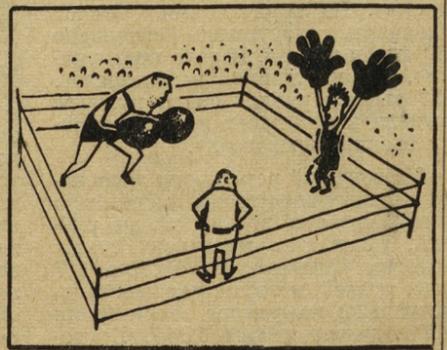
После короткой разминки ребята встают на лыжи. Маршрут — в сторону Арамиля протяженностью полтора километра.

Первое соревнование, в котором примут участие школьники, — первенство внутри секции. Оно состоится в воскресенье 23 ноября.

УЛЫБКА ХУДОЖНИКА



Наконец-то, нам удастся сыграть квартетом...



Без слов.



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

Редактор Р. Н. ЛАПИКОВ.

НС 18634. Заказ № 6074.

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