



Авиатор

УРАЛА

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

Три недели как началась в Аэрофлоте осенне-зимняя навигация. В суровых, трудных условиях приходится трудиться представителям наземных служб аэропортов местных воздушных линий. И особенно четки, размеренны, внимательны, грамотны должны быть действия летно-подъемного состава. Зима — строгий экзаменатор их мастерства. И многие экипажи этот первый экзамен выдержали успешно.

КРЫМЯТЫЕ БУДНИ

К ВЫБОРАМ ГОТОВЫ

«Товарищи избиратели! 8 декабря — встреча с кандидатом в народные судьи Федором Григорьевичем Николаевым». Такое объявление можно было увидеть недавно в поселке курганских авиаторов.

Избирательная комиссия провела большую работу, закончена сверка списков избирателей, агитаторы познакомили избирателей

с биографией кандидата, рассказали о порядке голосования, правах и обязанностях. Особенно хорошо выполняют общественное поручение агитаторы Надежда Захарова и Елена Чебыкина — комсомолки отдела перевозок.

Завтра на избирательном участке будет закончена установка кабин для голосования.

зачеты преподаватель Константин Иванович Задоркин. В прошлом военный штурман, участник Отечественной войны. Богатая армейская практика нашла достойное применение в педагогической деятельности.

У штурманов своя особая терминология: курс, высота, координаты... На доске — сложные линии графиков, в руках — логарифмические линейки, расчеты во всех вариантах.

ком — в 17.05. Определите время встречи самолета с темной. — Задача одна из многих, которые приходится решать слушателям, отличные оценки стоят против фамилий Катенева, Денисова, штурманов Свердловского предприятия, и Шевкова из Челябинска.

Лучшие результаты дня в группе бортмехаников. Короткие интервью у Любови Петровны Кравченко, она ведет курс конструкции турбореактивных двигателей.

— В общем, учениками довольна. Сдали неплохо, две четверки, остальные оценки на балл выше. Посмотрите журнал, троек у бортмехаников нет. Посредственность, я считаю равносильной незнанию.

Когда я выходила из кабинета самолетовождения, меня спросили двое штурманов, каково впечатление.

— Разное. — Но ведь экзамен не проверяет всю сумму знаний. Пять вопросов из тысячи ничего не решают.

Согласна. Проверки тысячи устраивает повседневная работа. И этот экзамен, пожалуй, потрудней.

Н. МАСЛОВА.

ПЕРВЫМИ В РАЙОНЕ

Первой в районе выполнила большую подготовительную работу и закончила сверку списков избирателей избирательная комиссия ижевских авиаторов. Недавно Алексей Николаевич Перевозчиков, председатель избирательной комиссии, доложил в районном комитете партии, что авиаторы готовы к выборам. Избиратели познакомились с кандидатом в народные судьи Анной Петровной Ильиной, агитаторы напомнили им еще раз об их правах и обязанностях, а молодые избиратели, те, кто будет голосовать в первый раз, прослушали лекцию.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ЮБИЛЯРУ

Более 30 лет назад, в 1936 году, пришел в Аэрофлот Георгий Михайлович Бурдин. Тогда, после окончания Московского авиационного техникума ГВФ, он работал рядовым техником.

Большая жизнь за плечами Георгия Ми-

хайловича. В Великую Отечественную войну — инженер связи полка, он отличился в боях, награжден орденами Отечественной войны второй степени, Красной Звезды.

За ударный труд Реплечами Георгия Ми-

Годовой к 7 декабря

Приятная весть пришла в адрес Уральского управления из Ижевска: коллектив объединенного авиапредприятия, идя навстречу предстоящему XXIV съезду КПСС, досрочно, к 7 декабря выполнил основные показатели государственного плана 1970 года. По социалистическим обязательствам, принятым коллективом, их намечалось выполнить к 18 декабря.

Чинно отбивают часы время урока. Неторопливой трелью разносится эзонак, возвещая о перерыве. В этом здании, как и в школе, напротив, идут занятия.

Но в отличие от нее, учебный год полной мерой воздан учителям. Для преподавателей он начинается прозрачными осенними днями, пахнущими свежестью и прелым листом, и заканчивается жарким летом, вместив в себя все времена года.

А вот у большинства слушателей занятия прихватывают месяц, от силы три. Курс «наук» завершается зачетом или экзаменом. Третьего декабря их сдавали в учебно-тренировочном подразделении несколько групп. Самая многочисленная из них — работники служб перевозок — раньше других вынесла на суд экзаменаторов свои знания. Первые вопросы в билете — из «святой святых», правил перевозок. Затем по географии и чисто практический.

Указка чертит на карте границы республик и автономных областей, перелетает из одной страны в другую. И тогда кажется, что ты заглянул на экзамен по географии. Правда, карта всего лишь услужливый путеводитель, представляющий столицу и государства и не вызывающий о них того воображения, о котором писал А. Блок:

Случайно на ноже карманном Найди пылинку дальних стран — И мир опять предстанет странным,

Окутанным в цветной туман.

Воображению дана отставка, рамки географии узко ограничены — воздушный транспорт.

Экзамен идет своим чередом. Дополнительные вопросы, уточнения, а порой выразительный жест кого-нибудь из слушателей: выручайте!

Репортаж из учебно-тренировочного подразделения

Удовлетворение вызывает у экзаменаторов — заместителя начальника отдела перевозок управления В. А. Антипьева, инспектора по претензиям Свердловского предприятия Е. Т. Апраксиной, инженера ЦАВС А. Д. Цыпулиной — ответ Валентины Широковой. Она работает диспетчером по транспорту в Челябинском аэропорту. Ясный, лаконичный рассказ позволяет судить, что уверенность не покидает ее в привычной обстановке. Это кстати подтверждает значок ударника коммунистического труда.

Сыплет горохом слов темноволосая девушка: — Главная задача работников службы перевозок состоит в увеличении коммерческой загрузки самолетов, путем внедрения научной организации труда, механизации производственных процессов, повышения ответственности командно-руководяще-

го состава за порученное дело... — А как вы способствуете увеличению коммерческой загрузки? — спрашивает Антипьев. — Ну, конечно, я должна быть вежлива. — Не только. Этот вопрос ставит в тупик и другого слушателя.

Недавно заместителю начальника отдела инженерно-авиационной службы Г. М. Бурдину исполнилось 60 лет. Товарищи по работе тепло его поздравили, вручили ценные подарки.

го состава за порученное дело...

— А как вы способствуете увеличению коммерческой загрузки? — спрашивает Антипьев.

— Ну, конечно, я должна быть вежлива.

— Не только. Этот вопрос ставит в тупик и другого слушателя.



К НОВЫМ РУБЕЖАМ

Строители второго Свердловского предприятия досрочно, к первому октября, выполнили план по капитальному строительству в сумме 85 тысяч рублей, а к началу декабря они освоили дополнительные 65 тысяч, выделенные Уральским управлением на капитальный ремонт.

План капитального строительства за счет средств фонда развития производства в объеме 119 тысяч рублей был обеспечен к первому ноября.

Это результат социалистического соревнования, которое организовано между строительными бригадами. Хорошо трудятся плотники А. Стажаров, Ф. Курасанов, Я. Бондарев, маляр Е. Смирнова, сантехники В. Абакумов, К. Тихомиров. Все они борются за звание ударника коммунистического труда.



С хорошей стороны зарекомендовали себя аэродромные рабочие А. Кузнецов, Е. Вострякова и другие.

Объем работ в завершающем году пятилетки увеличился по сравнению с предыдущим. Однако коллектив строителей второго Свердловского предприятия успешно справляется с поставленными задачами.

Готовясь достойно встретить XXIV съезд партии, строители взяли на себя новые, повышенные обязательства и приложат все силы, чтобы претворить их в жизнь.

В. МАРТЫНОВ, ст. инженер окса 2 Свердловского авиапредприятия.

ПОИСКИ И НАХОДКИ

ЕСЛИ ТЫ
ИНЖЕНЕР...

Для нас, работников АТБ, главной целью является обеспечение безопасности и регулярности полетов. Мы считаем, что положительное решение этой проблемы возможно только при исследовании комплекса задач.

В последние годы эта работа стала у нас более перспективной и целенаправленной. Так, на 1969 и 1970 годы был составлен план развития производства по обеспечению безопасности полетов. Однако практика этих лет показала, что решение некоторых вопросов требует более продолжительных сроков, соответствующей подготовки и разработки технической документации. Поэтому в 1970 году нами был уже составлен технико-экономический план, план социального развития и управления производства на 5 лет. В таком плане можно более правильно предусмотреть как решение текущих, так и перспективных вопросов.

Так, составленный нами пятилетний план включает 238 мероприятий, выполнение которых даст условной экономии 225049 рублей.

План состоит из двух глав.

ГЛАВА I — техническое развитие, которое охватывает 3 основных вопроса:

- а) повышение регулярности и обеспечение безопасности полетов;
- б) снижение простоя самолетов на техническом обслуживании;

в) повышение качества технического обслуживания.

ГЛАВА II — улучшение условий труда.

РАЗДЕЛ 1 — распространение передовых методов труда (включает 20 мероприятий).

РАЗДЕЛ 2 — организация и обслуживание рабочих мест.

В этот раздел включены такие мероприятия, как улучшение освещения рабочих мест (замена ламп накаливания люминесцентными лампами типа СВ-1), оборудование стоянок самолетов стационарными средствами запуска, водоснабжения, автоматизация компрессорных станций, изготовление различных поверочных станков и т. д.

РАЗДЕЛ 3 — совершенствование, разделение и кооперация труда. В этом разделе планируется более широкая специализация труда. Расширен перечень инструментальных проверок на самолетах, выполняемых технической лабораторией. Обслуживание бытового оборудования планируется производить специальным участком. Расширяется перечень работ, проводимых другими цехами. В данном разделе всего 47 мероприятий.

РАЗДЕЛ 4 — совершенствование нормирования труда, материальное и моральное стимулирование. Специальный раздел посвящен совершенствованию управления производством. В этом раз-

деле включены мероприятия по широкому внедрению сетевого планирования, механизация учета ресурсов агрегатов, анализа отказов и дефектов и т. д.

Нами утверждены мероприятия плана, которые должны выполняться в 1971 году. Данные мероприятия включаются в месячные планы цехов и отделов. В организации составления плана принимал участие почти весь личный состав АТБ.

Так, например, было проведено специальное заседание партбюро, где обсуждался вопрос о перспективах развития средств механизации и улучшении оборудования рабочих мест. На одном из заседаний ПДПС решался вопрос о дальнейшем оснащении лабораторий спецоборудованием.

Широкое обсуждение дало возможность охватить все аспекты нашей деятельности, решение которых обеспечит безопасность полетов.

В последнее время практикуется, кроме ежесыщных разборов с инженерным составом, разборы с группами специалистов.

Партийное бюро использует свое право контроля за деятельностью администрации. Так, партийное бюро заслушивало начальника цеха М. С. Шевеленко и главного инженера АТБ о выполнении мероприятий по внедрению в цехе системы бездефектной сдачи продукции.

Все эти формы, используемые командно-руководящим составом, партийной и профсоюзной организациями, прививают высокое чувство ответственности за качественную подготовку авиационной техники.

Я. ЯРОШЕВИЧ,

начальник АТБ аэропорта Кольцово.



РЕЗУЛЬТАТЫ ХОРОШИЕ

ТАК МОГУТ СКАЗАТЬ УРАЛЬСКИЕ АВИАТОРЫ О ВЫПОЛНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ. ПЛАН НОЯБРЯ УСПЕШНО ЗАВЕРШЕН. ЗНАК ПЛЮС СТОИТ У МНОГИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ. ПЕРЕКРЫТА КОНТРОЛЬНАЯ ЦИФРА ПО ПАССАЖИРСКОМУ ТОННО-КИЛОМЕТРАЖУ.

Не подкачали авиаторы спецприменения. Экипажи самолетов АН-2 и

вертолетов потрудились в народном хозяйстве на 1205 часов больше, чем предусматривалось плановым заданием. С аэропортов управления отправлено 6421 тонна груза. Это значит, что заводы и предприятия получили вовремя свои заказы.

Успешно справились с заданием экипажи транспортной авиации. В ноябре самолеты уральских авиаторов перевезли около 250 тысяч пассажиров.

других, — проявляет бдительность и настойчивость, сигнализируя командованию о замеченных недостатках, добивается исправления их.

Работа общественного инспектора помогает ему решать задачи, ставящиеся перед советом командиров, который он возглавляет вот уже два года.

ходит разбор летных качеств пилотов, входящих на командиров самолетов АН-2.

Командир самолета Н. М. Дозморов докладывает совету, что второй пилот Барышев по летной практике замечаний не имеет, документацию оформляет правильно и своевременно, материальную часть знает хорошо, достоин ввода в

Через полгода на очередном заседании совет слушал два вопроса: об ответственности экипажей по приемке и контролю работы материальной части в период интенсивных полетов и о восстановлении второго пилота В. Никулина в должности командира. Наказание он воспринял правильно, сделал для себя соответствующие выводы и достоин восстановления в должности командира самолета АН-2. За это голосовали единодушно.

Большое внимание уделяет совет популяризации передового опыта лучших экипажей. Обычно это происходит на разборах, где выступают командиры передовых экипажей, совет помогает также профсоюзному комитету в организации проведения социалистического соревнования.

КАЖДЫЙ ИЗ ДЕВЯТИ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ОТВЕЧАЕТ ЗА ПОРУЧЕННЫЙ УЧАСТОК РАБОТЫ: БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, ОБМЕН ОПЫТОМ, ОРГАНИЗАЦИЮ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ И Т. Д.

ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМАНДОВАНИЯ, ПАРТИЙНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СОВЕТА КОМАНДИРОВ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТО В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ УКТУССКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ РАБОТАЕТ БЕЗ ЛЕТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.

Р. ЛЬВОВ.

ДВА ГОДА СПУСТЯ

Совет командиров в действии

ДВА ГОДА НАЗАД ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ КОМАНДНО-РУКОВОДЯЩЕМУ СОСТАВУ ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ В ИЗУЧЕНИИ ДЕЛОВЫХ, МОРАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ, ПОВЫШЕНИИ ВЫУЧКИ И ВОСПИТАНИЯ ЛЕТНОГО СОСТАВА ПО ИНИЦИАТИВЕ ПОЛИТОТДЕЛА В ЛЕТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ УРГА ВПЕРВЫЕ БЫЛИ СОЗДАНЫ СОВЕТЫ КОМАНДИРОВ.

Во втором Свердловском предприятии председателем совета был избран командир самолета АН-2 Ю. И. Корневский.

Опытные пилоты оказали доверие человеку молодому, лишь в мае 1967 года назначенному на должность командира АН-2. Его избрание каждый расценил как обоснованное и закономерное.

В Уктусское предприятие комсомолец Корневский прибыл в 1964 году, после Бугурусланского училища, которое он окончил с отличием. В его послужном списке значилось тогда около десяти благодарностей от руководителей училища за отличное окончание программы на самолетах ЯК-18, за хорошую успеваемость и примерную дисциплину, отличный самостоятельный вылет на АН-2, за активное участие в общественной жизни училища.

С первых дней работы в Уктусе, летая сначала вто-

рым пилотом, а затем командиром, Юрий Иванович зарекомендовал себя исполнительным, трудолюбивым авиатором, хорошо знающим материальную часть и технику пилотирования.

За достигнутые успехи

командование предприятия награждает его почетной грамотой, выносит благодарность за высокие показатели в социалистическом соревновании, отмечает поощрением его участие в спортивной жизни коллектива.

Работая без летных происшествий и нарушений трудовой дисциплины, он вскоре становится общественным инспектором по безопасности полетов.

На безопасность полетов влияют самые разнообразные факторы, например, в осенне-зимнюю навигацию особое внимание приходится обращать на своевременную укатку и четкое обозначение взлетно-посадочных полос.

Корневский в этом во-

Положительное значение работы совета коммунист Корневский видит в том, что выдвижение вторых пилотов на должность командира самолета стало более упорядоченным и объективным.

— На совете, — рассказывает Юрий Иванович, — в первую очередь учитывается отзыв командира, с которым летает второй пилот. Первостепенное значение мы придаем общему профессионально-техническому уровню подготовки пилота, принимается во внимание участие и в общественной жизни предприятия, а после того как совет дает «добро» на ввод в строй, следует окончательное утверждение командира предприятия. Это способствует целесообразной постановке летных кадров.

Вот пример того, как про-

строй, будет хорошим командиром самолета.

В этот день совет дает «добро» еще четырем пилотам.

Вопросы дисциплинарной практики решаются теперь более демократично и действенно. Прежде чем командир предприятия утвердит наказание, нарушитель вызывается на заседание совета, держит ответ перед целым коллективом.

В начале года совет командиров разбирал нарушение предполетного отдыха вторым пилотом Г. Аносовым (командир самолета В. Никулин). Совет ходатайствовал тогда перед командованием о снятии второго пилота с летной работы на один год, командир самолета В. Никулин за обеспечение дисциплины в экипаже был переведен во вторые пилоты.

В нашей смене службы движения Челябинского аэропорта много лет работает старший диспетчер подхода и посадки Владимир Григорьевич Ракшин.

Он мастерски освоил управление движением и посадкой самолетов в простых и сложных метеоуслови-

ях, является примером для всех диспетчеров смены. Бывший летчик, участник Великой Отечественной войны, мастер спорта по высшему пилотажу. Свой большой опыт бескорыстно передает молодежи. У него стажировалось много диспетчеров, которые с уважением и любовью относятся к Владимиру Григорьевичу. Он с честью носит звание ударника коммунистического труда.

НА СНИМКЕ: Владимир Григорьевич РАКШИН за пультом управления.

П. САВИНЦЕВ, партгрупорг смены.



НА ТЕМЫ
И ДНЯ

С ОБРАНИЕМ в Ижевском предприятии закончились отчеты и выборы в комсомольских организациях управления. Прошедший год для молодых авиаторов Урала был особенно памятен. Комсомольская организация Свердловского предприятия завоевала первое место в социалистическом соревновании молодежных коллективов Аэрофлота, курганские авиаторы занесены в Книгу почета городской комсомольской организации. Молодежь Челябинского аэропорта вышла на первое место среди транспортных предприятий города. За активное участие в подготовке к празднику 50-летия Удмуртской АССР ижевские авиаторы награждены горкомом ВЛКСМ



ПРАВО ОТВЕЧАТЬ ЗА ВСЕ

было конкурсов в предприятиях, где инициатором выступал комсомол, по рационализаторской и изобретательской работе.

Прошедшие отчеты и выборы в комсомольских организациях выдвинули в актив новых товарищей, перед которыми встает вопрос: с чего начинать работу? Задача комитетов комсомола — в ближайшее время организовать учебу комсомольского актива, создать свои школы, привлечь к участию в них коммунистов. В работе должна быть преемственность: не начинать сначала, а продолжать все лучшее.



Почетной грамотой.

Но не везде и не всегда мы на высоте в этом важном государственном деле. К сожалению, среди молодежи встречаются нарушители трудовой дисциплины. Нередки случаи, когда комитеты ВЛКСМ ограничиваются приказом командира предприятия, а сами не решаются определить свое отношение к нарушителю.

Непосредственное вмешательство в судьбу мо-

лодого авиатора, который в чем-то оступился, могло бы повернуть ее иначе. Возможно, сегодня ижевский коллектив не лишился бы комсомольца Овчинникова, который совсем недавно считался в числе примерных.

Политотдел нашего управления разработал положение о социалистическом соревновании комсомольских организаций. Это вывало среди молодежи, новый подъем творческой

инициативы, направленной на достойную встречу XXIV съезда КПСС. Соревнуются коллектив с коллективом — комсомольцы Челябинска со свердловчанами, пермяки с уктусцами, магнитогорцы с кировчанами.

Нынешний год комсомол работает под девизом «Современные научно-технические знания — каждому». Перед комитетами ВЛКСМ открывается большое поле деятельности. Свою роль в распространении научно-технических знаний должны сыграть советы молодых специалистов. К нашему огорчению, они не привились в предприятиях управления. Вероятно, комитеты комсомола не проявили заботы о создании этих творческих групп. Поэтому мы пожинаем плоды отнюдь не радужные: мало

СОБРАНИЯ ВЫЯВИЛИ ЕЩЕ ОДИН СУЩЕСТВЕННЫЙ НЕДОСТАТОК: ПОЧТИ ПОЛОВИНА ПРИНЯТЫХ КОМИТЕТАМИ ВЛКСМ РЕШЕНИЙ НЕ ВЫПОЛНЯЕТСЯ. ЭТО ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО КОНТРОЛЬ ЗА ИХ ИСПОЛНЕНИЕМ УПУЩЕН. СЕКРЕТАРЬ КОМСОМЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ, КАК ПРАВИЛО, НЕ В СИЛАХ ЗА ВСЕМ УСЛЕДИТЬ. В ТАКОМ СЛУЧАЕ В КОМИТЕТЕ СТОИТ ВОЗЛОЖИТЬ ПОЛНОМОЧИЕ НА ОДНОГО ЧЛЕНА СЛЕДИТЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ПОРУЧЕНИЙ И РЕШЕНИЙ КОМСОМЛЬ-

СНИХ БЮРО И СОБРАНИЙ.

Клубы юных летчиков созданы почти во всех авиационных предприятиях. Постепенно в Ижевском, Кировском и Пермском подразделениях снизился интерес к шэфской работе. Клубы юных летчиков влчат здесь жалкое существование. Мальчишки и девчонки ждут своих шефов-авиаторов.

У КОМСОМЛЬСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЕСТЬ ОБЯЗАННОСТЬ И ПРАВО БЫТЬ В ОТВЕТЕ ЗА ВСЕ, ЧТО КАСАЕТСЯ ЖИЗНИ МОЛОДЫХ АВИАТОРОВ В ПРЕДПРИЯТИИ, ПРИВЛЕКАЯ ИХ К АКТИВНОМУ УЧАСТИЮ В УПРАВЛЕНИИ ХОЗЯЙСТВОМ И ОБЩЕСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

Я. КРАСИЙ,
помощник начальника политотдела по комсомолу.

Гаснет огонек творчества

С тревожными итогами подходят к рубежу нового года рационализаторы и изобретатели Уральского управления, хотя, как известно, обязательства пятилетки они выполнили успешно.

Сравним для убедительности основные показатели уходящего и минувшего годов. Нынче следовало внедрить в производство на предприятиях управления 600 предложений с годовой экономией 120 тысяч рублей. Однако за девять месяцев осуществлено лишь 379 предложений, экономия — 78123 рубля.

Невыполнение превышает 51 тысячу рублей. Над этим стоит задуматься руководителям тех предприятий, где работа пущена на самотек.

Гаснет творческий огонек в Свердловском предприятии, где на сто работающих внедрено за девять месяцев в полтора раза меньше предложений, чем в 1969 году.

Отстают от прежних своих достижений новаторы Челябинска, особенно плохо обстоят дела с экономией от внедрения предложений, которая снизилась более чем в четыре раза.

Как и раньше, низкие показатели в Кирове, Ижевске и Кургане, где внедрена лишь небольшая часть поданных рационализаторских предложений.

Творческий спад в названных коллективах — следствие слабой организационной работы руково-

дителей этих предприятий, председателей бригад и ВОИР.

Свердловчане, по существу, пустили рационализаторскую работу на самотек, штатная должность инженера по рацработе не укомплектована, а деньги, выделенные по смете для поощрения лиц за содействие по внедрению, не расходуются.

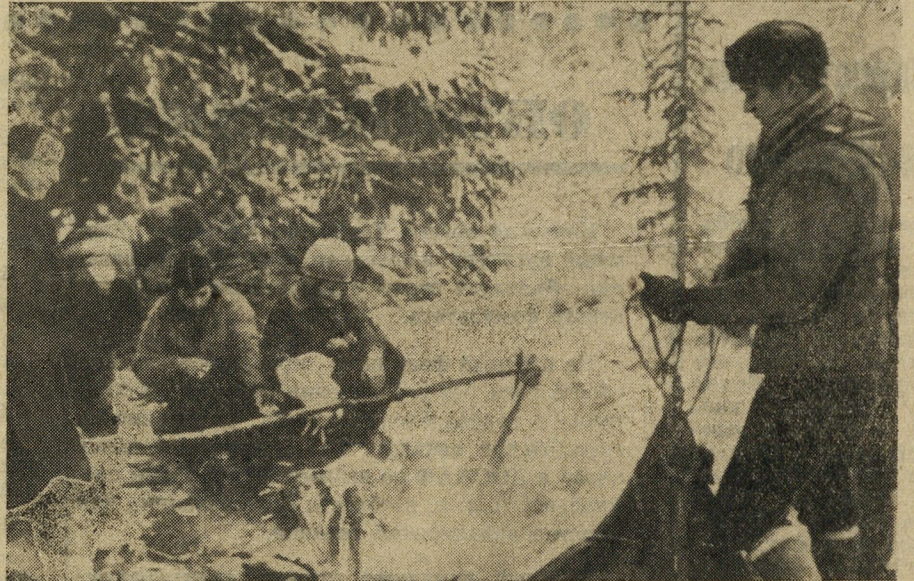
В Кировском предприятии есть предложения, которые внедрены в производство без оформления, а следовательно, и без награждения авторов.

В чем видится выход из создавшегося положения? В проведении совместных заседаний советов ВОИР и бригад, на которых следует наметить конкретные меры по повышению уровня рацработы и выполнению взятых на 1970 год обязательств; рассмотреть все поступившие предложения и выдать по ним заключения. Оформить предложения, внедренные без регистрации, и ускорить внедрение тех, что находятся в стадии разработки.

Определить обязательства предприятия по созданию фонда рационализации в честь XXIV съезда партии и организовать работу по их выполнению.

Подвести предварительные итоги конкурса-смотр по изобретательской и рационализаторской работе, объявленного Уральским управлением на 1970 год.

Г. БУРДИН
председатель Уральского горсовета ВОИР.



Туризм в аэропорту Кольцово в почете в любое время года. Любителям дальних переходов ни мороз не страшен, ни жара. Они — частые гости на реках и озерах

Свердловской и Челябинской областей. Нынче летом туристы две недели путешествовали по уральской реке Красавице Уфы на байдарках.

НА СНИМКЕ: туристы аэропорта Кольцово на зимнем привале. Разбит бивак, палатки поставлены. Еще пять минут — и задымится таежный туристский костер.

ПЕРЕШАГНИ РАВНОДУШИЕ

МАСТЕР

ЗОЛОТЫЕ РУКИ

ЧТО движет рационализатором? Что заставляет его просиживать ночи над эскизами чертежей, задерживаться вечерами после работы, вытачивать, выпиливать и шлифовать детали, делать и переделывать несколько раз уже почти готовые приспособления? Надежда на премию? Тщеславие? Нет, там, где неуспокоенность, поиск нового, лучшего варианта, там, где творчество, — деньги едва ли не на последнем месте. Конечно, и деньги нужны. Но ведь не хлебом единым жив человек!

Впрочем, для Александра Мартыяновича Бахарева, бригадира слесарей-ремонтников, одного из лучших рационализаторов 2-го Свердловского авиапредприятия, все это «высокая материя».

— Хочу, чтобы лучше было, — отвечает он вам на ваши вопросы.

Да, он хочет, чтобы лучше было работать его товарищам, и не только хочет, но и многое сделал для этого.

Трудно было отремонтировать газораспределители двигателя АШ-62. Масло вытекало. Тонкими струйками лилось оно на руки, на детали, растекалось по полу. Подставляли ванночки, собирали, а потом вылавливали из него инструмент, гайки, детали,

упавшие во время ремонта.

Однажды возле А. М. Бахарева собралась группа любопытных. Привлекла их необычной формы раздвижная ванна для сбора масла, которую он подставил вместо ванночек и противней. И была она такой простой, незамысловатой и удобной, что многие удивились, как сами не додумались до этого. А не додумались, видно, потому, что А. М. Бахарев, как и всякий рационализатор, обладает удивительной способностью не только смотреть, но и видеть. Да, не удивляйтесь! Многие из нас лишены этой способности — видеть то, что не видно другим. Ведь трудно же было очистить направляющие выхлопных клапанов. Полтора часа работало два человека, причем один только выдвигал и подерживал клапан, а напарник чистил. Пылкая мысль Александра Мартыяновича и здесь помогла товарищам. Он придумал и изготовил приспособление, которое фиксирует клапан в приподнятом положении. Теперь с этой работой легко справляется один человек. Предварительный расчет показал, что предложение сэкономит предприятию 170 рублей в год.

Часто мы говорим: «Как много зависит от руководителя, от того, кто

возглавляет коллектив». Фраза эта уже стала ходячей, шаблонной и порой звучит иронично. А ведь это правда, пусть и горькая, для некоторых руководителей.

Выше было сказано: придумал и изготовил. Вдумайтесь в это — рационализатор сам воплощает свою идею в жизнь. Разве это не скрывает его творческую мысль? Ведь каждый рационализатор, как правило, личность, обладающая бесценным даром видеть невидимое, творчески мыслить, критически подходить к установившемуся порядку вещей. Ведь как открывают новое? «Все знают, что этого сделать нельзя, но находится невежда, который этого не знает. Вот он-то и открывает», — отвечал на этот вопрос известный ученый. Рационализатор — это в некотором смысле генератор идей.

Первым вдумался в это и поставил дело на практические рельсы Владимир Максимович Середа, главный инженер АТБ предприятия. Сейчас здесь создается группа, которая будет заниматься внедрением рационализаторских предложений. Правда, она еще не полностью укомплектована, но уже есть, работает и доказала право на существование. Первая важная ра-

бота, которую она выполнила, — замена емкости подогревателя топливным баком самолета Як-12. Специалисты поймут и по достоинству оценят это предложение.

Руководит группой Ю. С. Тонцын — мастер с золотыми руками, как назвал его В. М. Середа. Нет такой работы, которая была бы ему не по силам.

Создав эту группу, — рассказывает Владимир Максимович, — мы освободили рационализаторов от необходимости заниматься тяжелым и непривлекательным трудом воплощения своих предложений в жизнь. Это намного повысит коэффициент их творчества, если можно так выразиться. Это скажется не только на количестве, но и на качестве предложений. Теперь люди не хотят подавать сложных предложений, потому что изготовить какое-то приспособление одному трудно, а порой и невозможно. Группа поможет им в этом. Да и количество внедренных предложений станет больше, а значит, будет больше сэкономлено народных средств. Мы ведь тоже взяли повышенные социалистические обязательства к XXIV съезду партии.

И. МАТВЕЕВ.

СПОРТ

ВПЕРЕДИ—

БОРТПРОВОДНИКИ

5 декабря кольцовские авиаторы открыли зимний сезон. В окрестностях аэропорта состоялись лыжные гонки, посвященные Дню Конституции СССР, в которых приняли участие команды отдела перевозок, летного подразделения, служб бортпроводников и движения и команда школы № 92.

Мужчины состязались в гонках на 5 километров, женщины — на 3 километра.

Сильнейшей среди женщин стала бортпроводница Т. Субботина. Ее время 15 минут 10 секунд. Второй была Л. Красильникова — 15 мин. 17 секунд, третьей В. Лашкова — 15 минут 36 секунд.

В общекомандном зачете победу одержали бортпроводники. Они набрали 7426 очков. За ними школа № 92 — 5845 очков, третьей стала команда отдела перевозок, набравшая 5550 очков.

Л. КРЫСОВА, инструктор физкультуры.

НА КНИЖНЫХ ПОЛКАХ БИБЛИОТЕК НАШИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОЯВИЛСЯ НЕДАВНО СБОРНИК ДОКУМЕНТАЛЬНЫХ РАССКАЗОВ В. СОКОЛОВА* НЕБРОСКО ОФОРМЛЕННЫЙ И НЕБОЛЬШОЙ ПО ОБЪЕМУ, ОН НЕ СРАЗУ ПРИВЛЕКАЕТ ВНИМАНИЕ, НИЧЕМ НЕ ВЫДЕЛЯЯСЬ СРЕДИ ДРУГИХ КНИГ ОБ АВИАТОРАХ. НО ЗАТО С ПЕРВЫХ СТРАНИЦ УВЛЕКАЕТ РОМАНТИКОЙ ЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ, НЕЛЕГКОЙ, А ИНОГДА И ОПАСНОЙ ПРОФЕССИИ ВОЕННОГО ЛЕТЧИКА.

И дело не только в том, что автор — кадровый работник авиации, знает все тонкости службы и быта авиаторов. Ему удалось найти нужный тон повествования, рассказать читателям о своих друзьях, с которыми рядом воевал и служил, правдиво и искренне.

Нас не могут оставить равнодушными страницы, рассказывающие о военных буднях, жестоких схватках с фашистскими асами, о муже-

ственных рейсах советских бомбардировщиков. ...Четырнадцать месяцев бушевала уже война, огненный вал фронта докатился до Москвы и приволжских степей, а самолеты дальней штурмовой авиации летят на запад, в далекий тыл врага — бомбить Берлин.

среагировать на любое изменение. И сидят за штурвалами самолетов не какие-то «сверхлюди» или готовые ко всему смертники, а простые наши парни, молодые, жизнерадостные, близкие и понятные. Больше всего подкупает в сборнике нескрываема-

ние. Мы видим, как быстро мужают на фронте люди, как становятся и закаляются характеры, как крепнет боевая дружба. О чем бы ни рассказывал автор — он всегда верен жизненной правде. И это помогло ему создать полнокровные, по-настоящему художествен-



этого цикла — «Портрет командира», «Вылет наперехват», «На пути к звездам» — рассказы о мужестве и героизме летчиков, героике учебных будней.

Оценивая в целом сборник В. Соколова, нельзя не отметить и некоторых недостатков. Главный из них — это схематичность внутреннего построения, недостаточная разработка сюжета. Рассказы часто как бы повторяют друг друга. Может быть, недостаток этот объясняется тем, что рассказы построены на воспоминаниях; во второй части сборника автор в значительной мере преодолел этот недостаток.

НЕСМОТЯ НА ЭТО, СБОРНИК В. СОКОЛОВА, НЕСОМНЕННО, ВЫЗОВЕТ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС ЧИТАТЕЛЕЙ. МНОГИЕ ИЗ НИХ, МОЖЕТ БЫТЬ, УЗНАЮТ СЕБЯ, ЕЩЕ РАЗ ПРОЧТУТ О СВОЕЙ БОЕВОЙ МОЛОДОСТИ, ПОТОМУ ЧТО ЭТА КНИГА ЗАПЕЧАТЛЕЛА ЯРКУЮ СТРАНИЦУ ИСТОРИИ НАШЕЙ АВИАЦИИ.

И. БУРКО.

Медоносный ФЕДА



Сколько мужества требовалось для каждого такого полета! Однако автор не сбивается на восторги, а рассказывает об этом буднично, просто и сдержанно, от чего повествование только выигрывает. Мы видим летчиков в рабочей обстановке, напряженными, собранными, готовыми мгновенно

симпатия автора к своим друзьям, с гордостью несущим высокое звание военного летчика. Один за другим проходят перед нами образы Ивана Кожедуба, его первого учителя Федора Семенова, летчика-испытателя Григория Бахчиванджи, прославленного командира штурмовика Алексея Никулина. Этим своим званием они дорожат больше всего. Многие из них и теперь продолжают служить авиации, как, например, Герой Советского Союза Леонид Жолудев. Сейчас он заместитель министра гражданской авиации.

Нет, это не мемуары. Каждый рассказ — цельное художественное произведе-

В. Соколов. Мои друзья-летчики. ДОСААФ, М. 1969.

ние образы, хотя автор и не ставил такой задачи, настолько типичны были их характеры, так соответствовали они духу того героического времени. Глубокое знание жизни способствовало творческой удаче.

С еще большим мастерством написаны рассказы о сегодняшней жизни и службе летчиков. Автору удалось найти новые краски, новые художественные средства. В авиацию пришли новые люди, появилась новая техника. О новом надо и писать по-новому. Это хорошо понимает автор. Наиболее удачные рассказы

В окрестностях Введенского

Два дня — в субботу и воскресенье — провели в спортивно-оздоровительном лагере работники отделов и свободные от полетов авиаторы Курганского предприятия. Летом здесь хозяева — пионеры, а сейчас в окрестности села Введенского приезжают отдохнуть папы и мамы. Здесь можно пробежаться на лыжах, веселой гурьбой скатиться с горы на санках — для отдыха созданы все условия.

А. ЕГОРОВ, начальник службы связи Курганского предприятия.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Киевский ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров гражданской авиации объявляет прием студентов на 1 курс заочного факультета.

На заочный факультет принимаются лица обоего пола без ограничения возраста, работающие в подразделениях и на предприятиях гражданской авиации, в Военно-воздушных силах и ДОСААФ по избранной для учебы специальности, т. е. в области эксплуатации или ремонта авиационной техники.

Заочный факультет готовит: инженеров-механиков по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей, радионинженеров по технической эксплуатации радиооборудования самолетов, радионинженеров по технической эксплуатации радиооборудования аэропортов и воздушных трасс и инженеров-электриков по тех-

нической эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования самолетов.

Для поступления на заочный факультет необходимо представить в приемную комиссию института:

- заявление на имя ректора института с указанием факультета и специальности;
- документ о среднем образовании (в подлиннике);
- характеристику с места работы;
- автобиографию;
- медицинскую справку (форма № 286);
- выписку из трудовой книжки, заверенную руководителем предприятия, подразделения или учреждения;
- 6 фотокарточек размером 3×4 см;
- справку-разрешение единой формы Министерства обороны СССР (для офицеров и служащих сверхсрочной службы ВВС).

Примечание: лица, проживающие в городах, где имеются филиалы или УКП (учебно-консультационные пункты) института, перечисленные документы подают в филиалы или УКП.

Прием заявлений проводится с 1 октября по 15 декабря 1970 года, вступительные экзамены — с 1 декабря 1970 г. по 31 января 1971 г. и зачисление в институт — с 1 по 15 февраля 1971 года.

Вступительные экзамены:

- по профилирующим дисциплинам — математике (письменно и устно), физике (устно);
- по непрофилирующим дисциплинам — русскому языку и литературе (письменно).

Вступительные экзамены проводятся при Киевском институте инженеров гражданской авиации или по направлениям приемной комиссии института в других ближайших к месту жительства поступающего высших технических учебных заведениях.

Для лиц, подавших заявления в филиалы или УКП, вступительные экзамены организуются при филиалах или в одном из вузов по месту расположения УКП. Перевод на старшие курсы заочного факультета производится с 15 ноября 1970 г. по 15 января 1971 года в порядке конкурсного отбора на вакантные места.

АДРЕС ИНСТИТУТА: Киев-58, проспект космонавта Комарова, 1, приемная комиссия. Телефон 43-93-72.



ДВОЕ. ФОТОЭТЮД С. САВИНА.

На воздушных ТРАССАХ МИРА Полиуретановые полосы ЭЛЕКТРОТОРМОЗА ВОЗДУШНЫЙ МОТОЦИКЛ

Взлетно-посадочная полоса одного из голландских аэродромов во избежание повреждения стартующими самолетами покрыта двухмиллиметровою пленкой из полиуретана (искусственная смола). Чтобы придать необходимую шероховатость, в состав полиуретана добавляется кварцевый песок.

репляется аналогичное оборудование только меньшей мощности. Одновременное включение электромагнитов, автоматически срабатывающих при соприкосновении колес самолетов с ВПП, позволяет сократить пробег самых крупных самолетов до 500—600 метров.

Известно, что он пролетел несколько миль, затратив на это минуты, причем высота полета составляла 7,5—9 метров. Направление полета можно изменять, отклоняя струю газа с помощью двух рукояток мотоциклетного типа. В случае аварии пилот может воспользоваться парашютом.

Этот летательный аппарат внешне мало чем отличается от своего предшественника, построенного американскими инженерами в 1961 году. На нем установлен самый маленький в мире турбовинтовой двигатель.

Во Франции разработана конструкция электромагнитных тормозов. Мощные электромагниты предполагаются устанавливать под поверхностью посадочных дорожек, на шасси самолетов ук-



Г. СВЕРДЛОВСК, И-20,

АЭРОПОРТ УКТУС.

22-05-21, ДОБ. 1-96, 1-61.

Редактор В. С. ГУРИН.

НС 11648. Заказ № 6278.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, № 49.