



Авиатор

УРАЛ

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

РЕШЕНИЯ

XXIV СЪЕЗДА

КПСС—

В ЖИЗНЬ!

ЕЩЕ при взлете экипаж почувствовал неладное — самолет накренился, сходил с полосы. «Наверное, повреждено колесо», — подумал Вячеслав Целовальников. Но сбавлять обороты было уже некогда — полоса кончалась. Пришлось взлететь. АН-2 развернулся и взял курс на Свердловск.

За время полета до Уктуса пилоты продумали

ВЫРУЧИЛО МАСТЕРСТВО

все до мелочей. Перед посадкой второй пилот Владимир Парийчук пересадил на левую сторону пассажира, чтобы нагрузка приходилась на целое колесо, а командир, Вячеслав Целовальников, доложил руководителю полетов, что у самолета пробито колесо, и попросил разрешения на посадку.

С креном в сторону исправного колеса самолет коснулся полосы, пробежал по ней и развернулся. Посадка закончилась хорошо, по местам разъехались санитарная и пожарная машины. За грамотные действия в сложных условиях командование летного подразделения ходатайствовало перед командованием

Уктусского предприятия о награждении экипажа В. Целовальникова ценными подарками.

Стаж летной работы Вячеслава Целовальникова и Владимира Парийчука небольшой, но они зарекомендовали себя опытными летчиками. В. Целовальников — нештатный инструктор по безопасности полетов, В. Парийчук сдал недавно на третий класс.

Космонавт на уральской земле

Нам памятен тот день — 1 июня прошлого года, когда на космическую орбиту вышел корабль «Союз-9». Борт-инженером на нем был кандидат технических наук Виталий Иванович Севастьянов.

Наш земляк в космосе, уралец! Как мы желали тогда славному экипажу «Союза-9» успешного выполнения программы полета, удачного приземления! И с тех самых пор ждали Виталия Ивановича Севастьянова в гости на родную уральскую землю. И не только ждали — поддерживали тесную связь с земляком-космонавтом, а в Красноуральске, на роди-

не Севастьянова, он был зачислен почетным членом в передовые бригады.

На днях Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Виталий Иванович Севастьянов вместе с женой Алевтиной Ивановой прибыл в Свердловск. В аэропорту Кольцово дорогого гостя встречали первый секретарь Свердловского обкома комсомола Е. И. Кондратьев, секретарь Красноуральского горкома КПСС А. И. Савченко, председатель Красноуральского горисполкома В. В. Тупицын, представители общественности.

— Очень рад, что уда-

лось наконец приехать на Урал, — сказал Виталий Иванович. — Давно хотел побывать здесь, особенно в Красноуральске, где зачислен я в бригады, очень благодарен землякам за добрую память и сердечное внимание.

Виталий Иванович и Алев-

тина Ивановна выехали в Красноуральск. Ждут в Красноуральске космонавта все труженики города, готовятся к встрече с ним как к большому празднику.

В. МАШКОВА.
На снимке: В. И. Севастьянов в аэропорту Кольцово.



Есть годовой!

Годовой план выполнило подразделение авиации спецприменения Магнитогорского предприятия.

Это заслуга тех, кто берег от пожаров и вредителей зеленое богатство уральских лесов, кто помогал работникам сельского хозяйства выращивать высокий урожай, кто спешил на помощь больным, работал по заказам геологов и картографов.

Шагай, подписка!

Большая подготовительная работа, предшествующая подписной кампании, проведена в службе бортпроводников аэропорта Кольцово. Для удобства весь коллектив службы разделен на шесть групп, ядром которых являются комсомольцы. В каждой группе выбраны ответственные за подписку и приняты обязательства выписать не менее пятнадцати экземпляров «Комсомольской правды», четырех «На смену!» и по одному экземпляру журналов «Молодой коммунист» и «Комсомольская жизнь». Среди работников службы ведется широкая пропаганда партийных и комсомольско-молодежных изданий. План подписки намечено выполнить к 15 октября.

КРЫМАТЫЕ БУДНИ

НА ПОМОЩЬ ХЛОПКОРОБАМ

В минувшую субботу два самолета Уктусского предприятия, экипажи которых возглавляют В. А. Финогенов и В. В. Мартюшев, вылетели в Узбекистан на дефолиацию хлопчатника. Это опытные пилоты, выполняющие авиахимработы без замечаний и с хорошим качеством.

В. А. Финогенов — участник совещания командиров кораблей в Москве, парторг подразделения, У него большой опыт дефолиации хлопчатника: право на эту командировку он получает несколько лет подряд.

В. В. Мартюшев авиахи-

мические работы выполняет только первый год, работал в Курганской и Уральской областях, в совхозах и колхозах Свердловской области. Отзывы о его работе самые лучшие.

Вместе с уктусцами в Узбекистан придут экипажи курганских и пермских авиахимиков.

Вертолет-монтажник

В субботу утреннюю тишину Свердловска нарушил ровный гул вертолета: он повис над покосившейся трубой котельной фабрики «Одежда», что расположена рядом с агентством Аэрофлота. Свалить эту трубу было нельзя — мешали соседние здания. И вот на помощь пришли вертолетчики.

С ювелирной точностью турбовинтовая машина МИ-8 подошла к концу трубы, открылся люк вертолета и бортмеханик Геннадий Трубинов накинул петлю на ее горловину. Пока вертолет поддерживал массивную трубу, сварщики подрезали основание. Убраны растяжки, сигнальщики машут флажком: можно поднимать...

Вертолет аккуратно положил трубу во двор фабрики. Демонтаж занял не более четверти часа.

Осталось добавить, что пилотировали вертолет пилоты Уктусского аэ-

ропорта. Функции командира вертолета выполнял командир звена вертолетов МИ-8 Владимир Клементьевич Пустобаев, второй пилот — Валентин Дербенев. Руководил выполнением этой сложной работы командир подразделения вертолетчиков Геннадий Прокопьевич Гурьянов.

Уктусские вертолетчики накопили немалый опыт выполнения таких работ, где необходимо точность пилотажа и мастерство. Недавно они выполнили не совсем обычный заказ: покрыли бетонными плитами крышу одного из цехов Ижевского автозавода, установили искрогаситель в Перми. Добрыми словами вспоминают их строители ЛЭП, тюменские нефтяники, уральские геологи.

После выполнения заказа фабрики «Одежда» вертолет взял курс на Алапаевск: недавно геологи просили перенести на новое место буровую.

И. МАТВЕЕВ.





На снимке: один из лучших экипажей ИЛ-18 аэропорта Кольцово. Командир корабля Н. С. Мирошин, второй пилот В. И. Новиков, штурман Л. В. Ольхов, бортмеханик А. Г. Мясоедов — парторг экипажа, бортрадист А. И. Торжков.

БОЕВАЯ ЗАДАЧА ДНЯ

К началу занятий в сети политепросвещения

В конце прошлой недели в летном подразделении Уктусского предприятия состоялось партийное собрание, на котором коммунисты обсудили задачи партийной организации в подготовке и успешном проведении учебы в сети политепросвещения в новом учебном году.

В докладе, выступлениях коммунистов отмечалось, что за последние годы партийная организация проделала значительную работу по совершенствованию марксистско-ленинского образования коммунистов и беспартийного актива.

Отрадно отметить, что в настоящее время укрепляется связь пропаганды с жизнью.

За это время число занимавшихся в различных звеньях системы партийного и комсомольского образования возросло в 2,3 раза. Сейчас в летном подразделении нет ни одного пилота, который бы не был охвачен той или иной формой учебы.

Для того чтобы ознаменовать новый учебный год

дальнейшим усилением идейно-теоретического воспитания коммунистов, партийное бюро с июня по август 1971 г. проделало значительную и целенаправленную работу по подготовке к учебе в новом году. В выступлении секретаря партийной организации Л. А. Кузнецова отмечалось, что в июне при подведении итогов прошлого года на общем собрании коммунисты, наряду с положительными моментами, высказали и критические замечания.

После подведения итогов партийное бюро составило план реализации критических замечаний и предложений коммунистов, что значительно помогло бюро подготовиться к новому учебному году.

За каждым авиаподразделением был закреплен член партбюро, который совместно с партгруппоргом проводил работу по комплектованию партийной и комсомольской сети.

Так, член бюро коммунист В. Н. Заворохин совместно с партгруппоргом тран-

спортного авиаподразделения В. Н. Кравчуком побеседовали с каждым пилотом подразделения, помогли им выбрать форму учебы.

Большое внимание и в докладе, и в выступлениях было уделено подразделениям авиации специального назначения и авиационным работам.

В соответствии со спецификой работы пилоты большую часть времени проводят в отрыве от базового аэропорта. Поэтому они самостоятельно изучают философию под руководством опытных пропагандистов.

По сложившейся практике в большинстве случаев пропагандистом являлся командир звена, к которому и прикреплялись экипажи его самолетов.

В связи с тем, что сейчас в авиаподразделении пришло несколько молодых командиров звеньев, не имеющих пока опыта пропагандистской работы, а среди командиров самолетов имеются коммунисты с высшим образованием, мы отошли от этого правила и утвердили пропагандистами командиров самолетов.

Молодые пилоты выделены в специальную группу, и к ним прикреплен опытный пропагандист, ветеран

Аэрофлота коммунист Е. З. Штеин.

Новые задачи, поставленные XXIV съездом КПСС по улучшению марксистско-ленинского образования коммунистов, требуют дальнейшего совершенствования теоретической и методической подготовки пропагандистских кадров. Вот почему значительное место на партийном собрании было уделено этому вопросу.

Коммунисты В. А. Савичев и Ю. М. Кореньевский отмечали, что некоторые пропагандисты не работают углубленно над повышением знаний, не умеют увязывать теоретический материал с задачами подразделения, особенно с экономическими показателями, безопасностью полетов и т. д.

Пропагандист Ю. М. Куршев высказал тревогу в связи с тем, что партбюро летного подразделения, партком предприятия не уделяют достаточного внимания методической подготовке пропагандистов.

Коммунистами было высказано предложение об организации при парткоме методического совета пропагандистов.

Л. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,
заместитель командира
летного подразделения
по политчасти.

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ

За восемь месяцев группа народного контроля авиапредприятия, которую возглавляет мастер четвертого цеха М. Е. Шавриков, провела в цехах и на участках при содействии «прожектористов» и актива завода рейды и проверки, основная цель которых — вскрытие неиспользованных резервов производства, а также осуществление контроля за выполнением номенклатурных и организационно-технических мероприятий.

Дозорные установили, что планы этих мероприятий выполнены за полугодие на 35 процентов, а планы по экспортной продукции выполняются в сроки, предусмотренные в заказах-нарядах.

Один из путей повышения производительности труда народные контролеры видят в научной организации производства, по-

этому разработку и внедрение планов НОТ они взяли под свой постоянный надзор. Актами последней проверки дозорные зафиксировали внедрение в производство половины планируемых мероприятий.

В ходе общезаводского контроля по выявлению резервов на заседаниях комиссии народные контролеры рассмотрели 43 предложения по экономии и бережливости, которые поступили от ремонтников в течение полугодия.

Под неусыпным надзором народных контролеров находится качество

выпускаемой продукции. Сопровождая у начальника цеха, а также практика еженедельных совещаний в цехах и на участках повысили ответственность каждого ремонтника за порученное дело. Работа заводской груп-

пы народного контроля показывает, что при вдумчивом, хозяйском взгляде на вещи можно обнаружить большие внутренние резервы.

Так, например, рейд, проведенный дозорными по выявлению резервов металлолома, помог предприятию сдать в первом полугодии сверх пла-

на черного металла 12,5 тонны и около семи тонн цветного, а регулярные проверки расходования горюче-смазочных материалов в четвертом цехе дают ежемесячную экономию ГСМ, составляющую в год солидную сумму.

Народные контролеры в своей работе строго придерживаются квартальных планов. Поэтому от их хозяйского ока не ускользает ни безответственное отношение к экономии электроэнергии, когда для освещения одного рабочего места включается свет во многих местах, не нуждающихся в

данном моменте в освещении. Не ускользает от них ни порядок списания спецодежды и обуви, бывшей в употреблении, ни способ хранения агрегатов, подготовленных к отправке в ремонт.

Без натяжки можно отнести к выявленным резервам экономии и бережливости и последний рейд народных контролеров, проверявших санитарное состояние территории завода.

По материалам этого рейда народные контролеры и «прожектористы» разработали и предложили руководителям завода мероприятия, направленные на устранение выявленных недостатков.

В. ПИТИРИМОВ,
ст. контрольный мастер-испытатель.
г. Свердловск.

ХОЗЯЙСКОЕ ОКО ДОЗОРНЫХ

МЕСЯЦ СПУСТЯ

В номере от 28 июля в статье «Как провожают самолеты» член бюро группы народного контроля Уктусского предприятия В. Павлов писал о недостатках, обнаруженных «прожектористами», инспекторами по безопасности полетов и представителями партийной организации при проверке готовности самолетов к выполнению рейсов.

С момента опубликования критики минуло более месяца. Что же изменилось за это время?

Как сообщают руководители предприятия, медицинские работники аэропорта стали придири-

чие относиться к ежедневным осмотрам самолетов, на бортах появились гигиенические пакеты, полностью укомплектованы ракеты.

Однако ряд недостатков, замеченных проверкой, устраняется недостаточно оперативно или не исправляется совсем.

Так, например, не на всех самолетах заменены предохранительные чехлы, не исправлены привязные ремни и вешалки, не заменены шторы.

Начальник АТБ Уктусского предприятия А. С. Никитин до сих пор не навел порядок в работе мойщиц. По-прежнему с утра работает одна мойщица. Остальные приходят после обеда,

До следов наших выступлений

что отнюдь не способствует повышению культуры обслуживания пассажиров.

Не принял мер и начальник службы перевозок Н. А. Шишкин. Двери накопителя при выходе на перрон не отремонтированы, и на перроне беспорядок, как и месяц назад.

ДИРЕКТИВАМИ XXIV съезда КПСС определена главная задача пятилетки 1971—1975 гг. — обеспечение значительного подъема материального и культурного уровня жизни народа на основе высоких темпов развития социалистического производства, повышения его эффективности, научно-технического прогресса и ускорения роста производительности труда.

Известно, что еще в марте 1971 года управлением, политотделом и президиумом теркома профсоюза авиаработников принято решение о проведении с марта по декабрь 1971 года смотра на лучшую постановку рационализаторской и изобретательской работы, а также о проведении в октябре 1971 года выставки технического творчества рационализаторов и изобретателей предприятий управления с целью отбора лучших работ для экспонирования на ВДНХ. Определены моральные и материальные виды поощрения для победителей в смотре и за лучшие разработки.

Казалось бы, руководителям на местах, получив положения о смотре и выставке, следовало немедленно широко обо всем поставить в известность авиаработников и развернуть работу.

РОДНИК ИНИЦИАТИВЫ

Однако проверка показывает, что далеко не так происходит на самом деле. В Ижевске, например (инженер по разработке и председатель совета ВОИР В. И. Сычев), уже шестой месяц лежит положение о смотре, но нет ни смотровой комиссии, ни плана работы.

Ижевские руководители забыли очень правильное указание, данное в свое время М. И. Калининым, о том, что «изобретать надо не то, что хочется, а то, что требует наше социалистическое строительство». Застой в разработке в Ижевском предприятии отрицательно сказался на результатах: за 8 месяцев здесь поступило 4 предложения, в то время как в прошлом году за тот же период их было подано в три с лишним раза больше. Даже эти 4 предложения, поданные в январе-мае, до сих пор бризом не рассмотрены.

Аналогичное положение и в некоторых других предприятиях. Даже там, где несколько лучше обстоит дело (Пермское, Челябинское, Уктусское предприятия), уровень разработки не может быть признан удовлетворительным.

Полугодовые итоги разработки говорят сами за себя — социальность коллективов не выполняются ни по числу принятых и внедренных рацпредложений, ни по экономической эффективности.

В представлении отчетности о ходе работ некоторые советы ВОИР, инженеры по разработке проявляют неисполнительность.

Так, за первое полугодие о ходе смотра разработки до сих пор не отчитались магнитогорцы, челябинцы (Е. П. Решетова — председатель ВОИР) и даже кольцовцы, несмотря на напоминания руководства управления и теркома.

В. КИЗИКОВ.

ЗДРАВСТВУЙ, РИЖСКИЙ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ!

РЕПОРТАЖ ИЗ СТАРЕЙШЕГО ВУЗА ГА



Сто уральцев влились ныне в армию студентов столицы Латвии. Улица Ломоносова — здесь расположены основные корпуса Рижского Краснознаменного имени Ленинского комсомола института инженеров гражданской авиации.

В главном корпусе, в читальном зале идет регистрация вчерашних абитуриентов, сегодняшних студентов вуза. Знакомимся. Сергей Бураев приехал из Алма-Аты, зачислен студентом факультета автоматизации и вычислительной техники. Г. Конев прибыл с севера, из Ханты-Мансийска, в Аэрофлоте не случайный человек — работал авиатехником. Видимо, «хороший инженер из него получится». Галина Розова прилетела в Ригу из Свердловска. Здесь она успешно сдала вступительные экзамены. А на Урал добиралась из дальних краев, из Барнаула. Оформляется в вуз и группа уральцев, которые сдавали экзамены в Свердловске.

Пока вновь прибывшие студенты сдают документы, устраиваются в общежитиях, двух-, трехдневные «старожилы» знакомятся с городом и главное — со своим новым домом, где им предстоит провести пять, а то и более лет.

У вуза интересная история и богатые традиции. Об этом рассказывают ветераны института, повествуют стенды музея — здесь всегда много ребят и девчат. В пламени гражданской

войны родилось это учебное заведение. Приказ народного комиссара по военным делам Украины Н. И. Подвойского от 24 мая 1919 года говорит об открытии в Киеве школы авиационных техников-механиков. Эта дата считается днем рождения института.

Первыми учителями были здесь «отец русской авиа-

Пекин—Токио, а С. Незнамов совершил воздушное турне Москва—Нью-Йорк через Японию и Тихий океан. В 1934 году пять питомцев учебного заведения за участие в экспедиции по спасению челюскинцев награждены орденом Ленина.

В годы Великой Отечественной войны курсы размещались у нас, на Урале,

лах в честь памятной даты дали 15 концертов...

Как видите, география деятельности питомцев и студентов вуза велика — от берегов Антарктиды до северных дальних широт.

Позади жаркие экзамены, стройки, работа на практике. Приемная комиссия РКИИ ГА во главе с ректором института А. И. Пугачевым подбивает последние «бабки», делает наброски на будущее. А у новых студентов — волнующие дни перед началом первого учебного года. С первого сентября 500 юношей и девушек вливаются в армию будущих специалистов Рижского Краснознаменного имени Ленинского комсомола института инженеров гражданской авиации. Они будут обучаться на пяти факультетах вуза, старейшего вуза ГА, который справил два года назад свое 50-летие.

Сейчас в институте учатся студенты 28 национальностей Советского Союза. Обучение и воспитание студентов будут вести сотрудники 37 кафедр, возглавляемых опытными учеными-педагогами — более 140 преподавателей имеют ученые звания и степени.

Впереди — годы упорной учебы, занятий в десятках лабораторий, мастерских, в вычислительном центре, месяцы практики на авиапредприятиях страны. В институте — свой учебный аэродром и радиополigon, на которых проводятся учебные занятия по техническому обслуживанию авиационной техники в условиях, максимально близких к производственным... Уральцев ждут годы научных поисков и дерзаний, занятия спортом и художественной самодеятельностью. Ведь Рижский институт ГА известен не только отличными специальностями, но и командой веселых и находчивых. КВН вуза — победитель республиканских соревнований 1968 года и участник финальных состязаний КВН в 1969 году.

— Здравствуй, Рижский Краснознаменный! — говорят юноши и девушки.

— Здравствуй, племя молодое! — отвечает институт.

И добавим: знакомое. Многие из поступивших в Рижский вуз знакомы с авиацией не понаслышке. Некоторые сами трудились в Аэрофлоте, некоторые знакомы с ним по работе отцов и пошли их дорогой.

Сегодня, 1 сентября, студенты института заполнили аудитории и приступили к занятиям. Среди них — и пополнение с Урала. Успехов в учебе, друзья!

Ю. ГЕНДЕРТ.
(Наш спец. корр.)

Свердловск — Рига — Свердловск.

На снимках: 1. В аудитории института. 2. Молодой кандидат технических наук, математик Р. Нугис. 3. Перед экзаменом.



ции» Н. Е. Жуковский и его последователи.

Школа-курсы по разным причинам перебралась в Москву, Ленинград. Славные традиции зародились в 20—30 годы. Авиатехники заведения дрались на фронтах гражданской войны.

В 1925 году воспитанник школы В. П. Кузнецов участвовал в перелете Москва—

Магнитогорске, в городке строителей.

В связи с 25-летием курсов бывший преподаватель, ставший вице-президентом Академии наук СССР, А. Е. Чудаков писал: «Я радуюсь тому, что маленькая школа превратилась в мощное образовательное учебное заведение, давшее нашей авиации много тысяч замечательных специалистов».

Студенты и преподаватели 60—70-х годов продолжают хорошие традиции своих предшественников. Аспирант кафедры радиолокации Ансис Клуга 35 дней жил в снежных домиках станции «Молодежная» в Антарктиде, изучал вместе с участниками экспедиции ледовые тайны шестого континента, чтобы сделать его более доступным человеку.

Это, так сказать, из области «дальней» романтики. Студенты и преподаватели Рижского Краснознаменного — частые гости на стройках Латвии, это — «малая целина». Но чаще, каждое лето, будущие инженеры отправляются на земли Алтая, Туркмении, Казахстана. Молодежный отряд «Эрэма» (расшифровывается: электрики, радисты, экономисты, механики, автоматчики) известен строителям многих городов и поселков.

Нынче летом на север, в город Сосногорск за Ухтой, улетела первая ласточка — строительный отряд «Аргонаты» под руководством Юрия Бурдукова. Там, возводится завод по газификации села, и молодежь вуза была первым помощником. Комсомольцы написали даже свой, отрядный гимн. В нем поется:

«Тяжела ежедневная норма
И от пота во рту солоно,
Но мы ищем в работе
упорно
Золотое из сказки, руно».

Дни пребывания студентов-рижан совпали с 50-летием Коми АССР. Молодежь создала музыкальный ансамбль, в городах и се-



Письма в редакцию

Колхозники

благодарят

В субботние и воскресные дни авиароботники Челябинского предприятия регулярно выезжают на уборку урожая на поля подшефного хозяйства.

Вот и в минувшую субботу авиаторы выезжали убирать лук в колхоз «Красное поле».

Работали дружно. К концу дня сделали все, что намечалось.

Специалисты хорошо отзывались о работе авиаторов, поблагодарили их за большую помощь.

Н. КОНОТОП.
Челябинское
авиапредприятие.

БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО

На перевыборном комсомольском собрании комсомольцы службы бортпроводников взяли обязательство своими силами убирать самолеты, которые проходят в АТБ техническое обслуживание.

В субботу первая группа комсомольцев сделала уборку самолета ИЛ-18, поставленного на обслуживание на УТР.

А. МАЛОЙВАН,
секретарь комитета
ВЛКСМ.

Шаги к мастерству

Ижевские авиаторы тесно связаны с Бугурусланским летным училищем. Несколько его выпускников уже работают на предприятии. А сейчас командир звена летного подразделения самолетов АН-2 Владимир Иосифович Калиновский командирован в Бугуруслан, чтобы в качестве опытного экзаменатора принять участие в проверке практических навыков по технике пилотирования среди молодых летчиков.

г. Ижевск.

С. ДЕМИН.

Принято предложение Министерства гражданской авиации, согласованное с Госпланом СССР, Министерством высшего и среднего специального образования СССР, Министерством финансов СССР и Мосгорис-

НОВЫЙ ИНСТИТУТ

полкомом об организации в 1971 году Московского института инженеров гражданской авиации на базе Московского филиала Киевского института инженеров гражданской авиации.

Согласно приказу министра гражданской авиации с 1 июня 1971 года институт открыт.

В состав института входят общетехнический, механический, электротехнический факультеты; кафедры марксизма-ленинизма, общетехнических дисциплин, высшей математики и механики, физики и химии, иностранных языков, электротехники и авиационного оборудования, авиационных приборов и вычислительной техники, радиотехники, радиотехнических устройств и другие.

Московский институт инженеров гражданской авиации примет своих первых студентов на первый курс общетехнического факультета в этом году.



НОВОСТИ

РАССКАЗ

О П. НЕСТЕРОВЕ

В издательстве «Советская Россия» вышла в свет книга «Петр Нестеров» — об известном народном герое летчике-испытателе, создателе «мертвой петли» на самолете и ряда других сложнейших приемов высшего пилотажа, первым в мире применившим в воздушном бою таран вражеского самолета.

Книга представляет собой наиболее значительный свод фактов, характеризующих жизненный путь и новаторскую деятельность этого талантливого человека. Авторы Константин Трунов и Михаил Гольшев провели изыскательскую работу в архивах, потребовавшую кропотливого многолетнего труда.

В работе над материалами и своими воспоминаниями авторам значительно помог друг детства и юности Нестерова — Владимир Иванович Докучаев — нижегородец, усыновивший после героической гибели Нестерова его детей, всю жизнь собиравший документы о Нестерове и передавший их Горьковскому краеведческому музею.

Творчество авиаторов



Проторенный путь

Праздничное настроение сегодня у всех — у пап и мам, бабушек и дедушек. Но больше всех радуются и волнуются дети — ведь это их праздник, праздник, первого школьного звонка, первого дня учебы. Прощай навсегда, детский садик, прощай, веселое пионерское лето, — впереди целый год учебы, девять месяцев размеренных учебных будней.

А на далеком-далеком севере, куда можно добраться только самолетом или вертолетом, уже

БЮРО ЦК ВЛКСМ приняло постановление о проведении Всесоюзного Ленинского зачета «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!»

Комсомольские организации авиапредприятий Уральского управления накопили определенный опыт в организации и проведении Ленинского зачета, посвященного 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, в ходе которого более 2000 молодых авиаторов успешно его сдали. Сейчас перед комсомольцами стоит важная задача — провести Всесоюзный Ленинский зачет «Решения XXIV съезда КПСС — в жизнь!»

Настоящий зачет предусматривает проведение работы комсомольскими организациями по трем основным направлениям.

ПЕРВОЕ из них — изучение марксистско-ленинского теоретического наследия, документов XXIV съезда партии, XVI съезда ВЛКСМ.

Комсомольские активисты авиапредприятий должны серьезно и scrupulously проанализировать, как изучал и намерен изучать каждый комсомолец ленинские работы, документы партии и комсомола.

В октябре начало учебного года в системе комсомольского политпросвета. Это трибуна, с которой необходимо донести до каждого комсомольца, каждого молодого человека смысл и содержание политики партии.

СЛЕДУЮЩЕЙ частью Ленинского зачета является работа по воспитанию коммунистического отношения к трудовой деятельности молодежи, ибо эта деятельность находится в прямой

зависимости от уровня профессиональной, экономической подготовки.

Для этого необходимо прежде всего рассмотреть личные планы, которые должны исходить из задач новой пятилетки на каждом участке, смене авиапредприятия. Конечным итогом этой работы должны стать личные и коллективные, повышенные социалистические обязательства на девятую пятилетку. Особое внимание следует обратить на технико-экономический экзамен, соревнование на звание «Лучший по профессии» и в целом подготовку к смотру комсомольских организаций управления, посвященному 50-летию Аэрофлота. Необходимо активизировать работу совета молодых специалистов, ОКБ, организации школы молодого рационализатора и передового опыта.

В **ВСЕСОЮЗНЫЙ** Ленинский зачет решено провести в три этапа. Первый этап — до 29 октября 1971 г. В этот период в комсомольских организациях будут проходить отчеты и выборы, в ходе которых необходимо провести анализ состояния дел в организации. Каждый комсомолец должен составить к 1 октября личный комплексный план «учиться коммунизму», который воплотит в себе требования всех трех составных направлений зачета. В течение октября во всех комсомольских организациях необходимо провести ленинский урок «Пятилет-

ка — мне, я — пятилетке». Хорошей традицией стали вечера «Посвящение в рабочие», которые проводятся в Кировском, Челябинском, Свердловском предприятиях. ЦК ВЛКСМ рекомендует по примеру ленинградцев провести 2 октября 1971 г. «день молодого рабочего».

димому принять конкретные меры, обеспечивающие безусловное выполнение планов и социалистических обязательств первого года пятилетки... Подвести итоги социалистического соревнования за 1971 год, совместно с администрацией и профсоюзной организацией рас-

ТВОЙ ЛЕНИНСКИЙ ЗАЧЕТ

При подведении итогов первого этапа Ленинского зачета комитет ВЛКСМ Челябинского предприятия предлагает провести зачет и теоретические конференции по материалам XXIV съезда КПСС.

ВТОРОЙ этап — до 1 февраля 1972 года. На этом этапе необхо-

смотреть и утвердить личные и коллективные обязательства на второй год пятилетки.

ТРЕТИЙ этап — до 22 апреля 1972 года. На третьем этапе во всех первичных организациях пройдет общественно-политическая аттестация. Надо всесторонне и

Навстречу 50-летию Аэрофлота

(Окончание. Нач. в № 30)

Д **О** **МОСКВЫ** тогда полет продолжался 12 часов, с посадками в Янауле, Казани, Арзамасе. Экипаж состоял из двух человек: пилот и бортмеханик. Пилот тогда учил бортмеханика не только самолетовождению, но и зачастую даже взлету и посадке. Многие бортмеханики в последующие годы стали пилотами.

В 1937—1938 гг. я работал в Иркутске, на северной линии Иркутск—Бодайбо. В то время там эксплуатировались самолеты Ю-13 и Р-6. Морозы были тогда самым страшным врагом авиаторов. В полет брали с собой паяльную лампу — ею при ночевке в промежуточных аэропортах подогревали мотор через трубу типа самоварной. Это было громоздкое и допотопное сооружение.

И все же, несмотря ни на какие трудности, всех нас, тогдашних авиаторов, связывало чувство большого энтузиазма и высокого подъема. Весь народ нашей молодой республики чувствовал себя способным и обязанным свершить великие дела — время было такое. Но люди обгоняли время на земле, на воде и в воздухе.



С **ЕЙЧАС**, сравнивая 30-е годы с сегодняшним днем, видишь, насколько техника гражданской авиации возросла за эти 40 лет, какие сейчас первоклассные и комфортабельные машины, какая надежная материальная часть. Теперь уже полет Москва—Свердловск проходит за два часа — вместо 12 в 30-х годах. В техническом обслуживании самолетов введено много автоматизации и механизации, теплые домики, чтоб укрыться от холода. Значительно возросло качество подготовки к полетам. В гражданской авиации работают теперь высококвалифицированные специа-

листы, с высшим и специальным средним образованием, не то что в пору моей юности, когда нарасхват были люди, просто окончившие среднюю школу.

Порой, оглядываясь назад, удивляешься, какой несовершенной была тогдашняя авиация. И все же, я думаю, наше поколение гордится тем, что сумело тогда заложить фундамент сегодняшнего дня.

И. МОКРУШИН,
техник-монтажник.

На снимке, сделанном в 1933 году, — группа свердловских авиаторов тех лет.

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

Техники перронной механизации Челябинского авиапредприятия тт. Савиновский, Носов, Кузьминых, Рейнгольд и другие просят разъяснить положение о форменной и специальной одежде.

Им отвечает инженер ОМТС Кольцовского предприятия Б. Воскресенский.

На основании приказа начальника ГУ ГВФ № 35 от 21 января 1961 года, пункта № 51 для третьего

климатического района, к которому относится Челябинский аэропорт, техника перронной механизации следующая: спецодежда: один хлопчатобумажный костюм (срок носки 18 месяцев), одна куртка хлопчатобумажная, ватная, комбинированная с меховым воротником (срок носки 5 лет) и пара валенок с галошами (срок носки 3 года).

На основании приказа № 145 от 11 марта 1961 года техника перронной механизации, которые заняты непосредственно обслуживанием пассажиров, форменная одежда выдается по установленным нормам. Для работников, имеющих оклад выше 80 рублей, полагается скидка 50 процентов. Форменная одежда выдается бесплатно работникам, имеющим оклад 80 рублей и менее в месяц.



г. Свердловск, И-20.
Аэропорт Уктус.

Редакция газеты
«Авиатор Урала»

22-05-21, доб. 4-96, 4-61.

Редактор В. ГУРИН.

НС 15345. Заказ № 6147.

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

Об этом рассказал