

**НА МАРШЕ-  
ЧЕТВЕРТЫЙ,  
ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ**



# Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

## СОБЫТИЯ ФАКТЫ

### В СОВЕТЕ УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Недавно состоялся очередной совет Уральского управления гражданской авиации. С докладом об итогах выполнения производственного плана за пять месяцев и задачах на третий квартал выступил начальник планово-экономического отдела Б. Г. Сивашинский. О состоянии культурного обслуживания авиапассажиров в Уру ГА доложили заместитель начальника управления по перевозкам и коммерческой эксплуатации В. М. Кузнецов, В. А. Попов, начальник ЦАВС Н. В. Новиков. Серьезной критике была подвергнута работа грузового склада Кольцово и ЦАВС. В частности, о серьезных изъянах в деятельности центрального агентства говорил начальник отдела политико-воспитательной работы В. И. Болшаков.

Подведены итоги работы первых пяти месяцев определяющего года девятой пятилетки. Как же потрудились авиаторы Уральского управления в этот период, с какими успехами и просчетами подошли мы к последнему месяцу полугодия?

В целом итоги неплохие. Производственный план пяти месяцев управлением выполнен, а по ряду показателей и перевыполнен. Так, один из важнейших показателей нашей работы — план по пассажирообороту — авиаторы Урала выполнили на 107,6 процента, по налету приведенных часов — на 115,5 процента, по доходам — на 108,1 процента, что дало сверхплановой прибыли 4,2 млн. рублей. По прибыли нам удалось превзойти план на 37,9 процента, что в денежном выражении составило 4,1 млн. рублей. Рост показателей в сравнении с этим же периодом прошлого года соответственно составляет: 9,2; 10,5; 11,5 и 11,2 процента.

Выполнен управлением и план по общему объему авиаперевозок, или, говоря иначе, по участковому тонно-километражу, на 105 процентов, объему авиаперевозок на собственном парке (эксплуатационному тонно-километражу) на 102 процента, по отправкам грузов — на 103, по отправке почты на 101 процент.

План по производительности труда перевыполнен по сравнению с прошлым годом на 5,4 процента.

К сожалению, есть показатели, по которым

план не выполняется: это отправка пассажиров (97,7%), авиахимработы (87,8). Из показателей, хронически не выполняющихся, можно назвать регулярность по центральному расписанию — 91,9%. Правда, это на 1,9% выше, чем в соответствующем периоде прошлого года. Нарушения по ЦР уменьшились с 326 до 241, или на 26 процентов, что, конечно, нужно отметить как заслугу соответствующих служб.

Но есть ряд предприятий в управлении, не выполняющих план по отдельным показателям. Среди аутсайдеров выделяется Кировское предприятие. Здесь план не выполнен по пассажирообороту (98%), по налету приведенных часов (91%), по доходам (98%), по снижению убытка — завышение убытка на 3,2 тыс. рублей. Это перечисление можно еще долго продолжать, но легче сделать короткий вывод: с планом кировчане почти полностью не справились.

По отдельным показателям с планом не справились и другие предприятия управления. Челябинское — по налету приведенных часов и по

эксплуатационному тонно-километражу, Ижевское — по отправке почты, по грузам — Магнитогорское и Челябинское. Ухудшилось по сравнению с соответствующим периодом прошлого года использование самолетов и занятости кресел в ряде предприятий, ослаблено внимание и к коммерческой загрузке самолетов АН-24 и ЯК-40. Так, в Свердловском предприятии загрузка на АН-24 снизилась к прошлому году на 27 процентов, в

предприятиях: Челябинском, Курганском, Пермском, Магнитогорском, Свердловском.

Ряд предприятий управления не выполняет плановые задания по росту производительности труда, допускает перерасход по фонду зарплаты. Так, Челябинское предприятие выполнило план по производительности труда на 98,5 проц., Кировское — на 96, Пермское МВЛ — 98,7.

В заключение хочется сказать о положении с

ми креслами хотя бы наполовину, то план по отправке пассажиров и по другим показателям повысился.

План третьего квартала — разгара лета — самый напряженный и самый ответственный, так как от его выполнения зависит судьба годового плана. Достаточно сказать, что в третьем квартале необходимо выполнить почти 34 проц. годового плана по пассажирообороту, отправкам пассажиров, 32 проц. —

## Внимание: план!

## Впереди — третий квартал

Курганском — на 7,7 процента и т. д.

Такое отношение к загрузке данных типов самолетов отразилось и на использовании собственного парка по производительности полетов. Плановая производительность полетов по самолетам АН-24 и ЯК-40 не выполнена в Свердловском, Курганском, Магнитогорском, Кировском, Челябинском предприятиях. Из-за этого на названных предприятиях допускается переналет часов, что в свою очередь приводит к перерасходу горюче-смазочных материалов.

План по авиахимработам не выполнен в пяти

выполнением плана июня и второго квартала и полугодия в целом.

Пока что план июня не выполняется. Причин к этому несколько: большое количество машин, простаивающих на земле, недостаточное использование вместимости и грузоподъемности тех рейсов, которые сейчас выполняются. Так, за 11 дней июня «ушло» 42,1 тысячи пустых кресел.

Из этого следует сделать вывод, что если бы в предприятиях навести порядок и повысили ответственность должностных лиц за снижение выпуска самолетов с пустыми

приведенных часов, дать 22 проц. доходов и выручки, 42 проц. прибыли.

В третьем квартале мы получим один самолет АН-24, один ЯК-40, пять АН-2. Два вертолета Ми-2 уже получены. И для того чтобы успешно справиться с планом, необходимо уже сейчас принять срочные меры к тому, чтобы самолетный парк был готов к большому наплыву пассажиров и к выполнению дополнительных рейсов.

**Б. СИВАШИНСКИЙ,**  
начальник  
планово-экономического  
отдела.

## Над полями Зауралья

В начале месяца начались авиахимработы на полях Курганской области. На помощь курганским пилотам пришли авиахимики Ижевска. Всего здесь работают 25 самолетов. Несмотря на непогоду, некоторые пилоты имеют уже на своем счету около шести тысяч гектаров. Среди них —

Р. Валева, В. Кильдеев, А. Самсонов, В. Селяев.

**К. ПОПОВ,**  
секретарь партийной  
организации летного  
подразделения.

## Песня на крыльях

В один из солнечных дней на прошлой неделе самолет с необычными пассажирами вылетел из аэропорта Уктус и взял курс на Туринск, первое базовое место агитбригады. В ее составе — командиры экипажей, пилоты, авиатехники, работники отдела перевозок. Но всех их объединило в данном случае одно — любовь к художественной самодеятельности, иначе говоря, вторая профессия.

Агитбригада должна дать за 10 дней около двадцати концертов в селах Туринского и Байкаловского районов.

Агитполет посвящен 50-летию со дня присвоения комсомолу имени В. И. Ленина. Подробный репортаж из агитполета будет опубликован в следующем номере.

## Кирову —

600 лет

Один из самых древних городов нашей страны — Киров отмечает сейчас славный юбилей. Торжества продлятся с 24 по 30 июня. Праздничные собрания прошли на предприятиях и в районах города.

Торжественно отметили славный юбилей и авиаторы Кирова. В прошедшую субботу здесь прошел праздничный вечер, на котором авиаторы познакомились с историей города. На вечер были приглашены старейшие авиаторы предприятия, которым вручили красивые удостоверения ветеранов труда и сувениры. Среди них — самые заслуженные люди предприятия У. Х. Бахтиозин, награжденный в свое время орденом Ленина, Г. Д. Дудин, тоже орденосец, В. З. Следников и другие.

Лучшие авиаторы предприятия награждены в честь праздника грамотами райкома, горкома и обкома КПСС.



Л. К. Защелкин — один из лучших штурманов кораблей ИЛ-18 Кольцовского авиапредприятия.

На снимке: штурман Л. ЗАЩЕЛКИН в полете.

## Выполнен квартальный

Большую работу в мобилизации личного состава на выполнение производственных планов проводит командно-руководящий состав Пермского авиапредприятия.

Своевременно вскрываются и ликвидируются недостатки, вопросы производства обсуждаются на общих собраниях.

Такая работа приносит свои результаты — план второго квартала по основным показателям выполнен. В ближайшие дни будет выполнен и полугодовой план.

# Овладевать наукой и мастерством воспитания

## ВАЖНЫЙ УЧАСТОК РАБОТЫ

На всех этапах коммунистического строительства КПСС уделяет большое внимание вопросам организации политико-воспитательной работы в массах, повышению ответственности хозяйственных руководителей в идейно-политическом воспитании людей. Об этом свидетельствует постановление ЦК партии по Череповецкому металлургическому и Минскому тракторному заводам.

Задачи дальнейшего укрепления дисциплины в Аэрофлоте, как важнейшей основы обеспечения безопасности полетов, требуют от всего командно-начальствующего состава, политработников, партийных и общественных организаций повседневного улучшения политического воспитания, глубокого овладения теоретическими и практическими основами обучения и воспитания, приобретения методических и психологических навыков работы с подчиненными.

Министр ГА тов. Б. П. Бугаев в приказе от 12 октября 1972 года потребовал повысить ответственность командных и руководящих кадров за политико-моральное состояние коллективов, обеспечить личное участие руководителей в политико-воспитательной работе, претворении в жизнь требований партии о единстве хозяйственной и воспитательной работы.

Исходя из требований XXIV съезда партии, приказов министра ГА о том, чтобы политико-воспитательная работа была целенаправленной и наиболее эффективной, партийные организации, командный и политический состав Аэрофлота и, в частности, нашего управления много делают для того, чтобы политико-воспитательная работа постоянно совершенствовалась как по форме, так и по содержанию. В предприятиях действуют семинары командно-

руководящего состава по практике воспитательной работы. Командиры, начальники служб стали конкретнее и целенаправленнее планировать и проводить в коллективах политико-воспитательную работу, несколько повысилась их роль в дисциплинарной практике.

Командование Челябинского, Курганского предприятий ввели в практику проведение один раз в месяц специальных разборов командно-руководящего состава, на которых два-три начальника служб, командира докладывают о состоянии политико-воспитательной работы, дисциплины в подчиненных коллективах. Аналогичные отчеты руководителей ежемесячно заслушиваются на заседаниях парткомов, партбюро.

Вместе с тем еще значительная часть командно-руководящего состава медленно проводит в жизнь требования приказа министра, недостаточно сочетает организаторскую, хозяйственную деятельность с воспитанием подчиненных, плохо участвует в дисциплинарной практике. В работе по укреплению дисциплины они слабо опираются на партийные, общественные организации.

Отдельные начальники служб, руководители нередко подменяют кропотливую индивидуальную воспитательную работу административными мерами, плохо сочетают методы убеждения и принуждения.

В ряде предприятий нерегулярно, с низким качеством проходят семинарские занятия командно-руководящего состава по практике воспитательной работы, не обобщается опыт воспитательной работы лучших командиров, начальников. Поэтому задача дальнейшего совершенствования форм, методов

политико-воспитательной работы командиров, начальников служб среди личного состава является одной из главных в деятельности парткомов, партбюро, политработников, командования предприятий. В этих целях в газете «Авиатор Урала» вводится рубрика «Овладевать наукой и мастерством воспитания». Под этой рубрикой будут систематически публиковаться материалы об опыте работы командно-руководящего состава предприятий по обучению, воспитанию авиарботников. Будут рассматриваться, в частности, такие вопросы: «Командир — руководитель, воспитатель своих подчиненных», «Морально-психологический климат, дисциплина коллектива»; «Повышать роль единоначалия в гражданской авиации»; «Использование основ психологии, педагогики в воспитании личного состава»; «Практика планирования и организации политико-воспитательной работы в коллективе служб, подразделений»; «По-ленински работать с кадрами»; «Опора на положительное в обучении и воспитании авиаторов» и другие. Мы рассчитываем на активные выступления командно-руководящего состава предприятий, политработников, партийных и профсоюзных активистов по этим проблемам. И пример в этом подает командир летного подразделения Уктусского предприятия Б. И. Косых, статьей которого «Командир — наставник и воспитатель подчиненных» газета «Авиатор Урала» начинает полезный обмен мнениями по организации политико-воспитательной работы с личным составом.

М. НОВИКОВ,  
заместитель начальника отдела  
по политико-воспитательной работе.

## Совершенствовать идейную закалку авиаторов

(Из опыта работы партийной организации летного подразделения по руководству марксистско-ленинским образованием пилотов)

Закончился 1973/74 учебный год в системе политического образования в летном подразделении Уктусского авиапредприятия. Недавно прошло открытое партийное собрание. Коммунисты и комсомольцы подвели итоги, отметили положительные стороны, вскрыли недостатки, наметили новые рубежи.

На собрании отмечалось, что этот год был завершающим в школе основ марксизма-ленинизма. Она была создана девять лет назад при формировании новой системы политического образования. Отрадно отметить, что за эти годы число школ в подразделении возросло в три раза. А в минувшем учебном году все коммунисты и комсомольцы занимались партийной и комсомольской учебой. Следует отметить, что 26 пилотов обучаются заочно в вузах.

Коммунисты в своих выступлениях отмечали, что за эти годы слушатели последовательно изучили три составные части марксизма-ленинизма: историю партии, политическую экономию и философию. Школы определились организационно в формах и методах учебы, которые проходят по подразделениям применительно к специфике работ у пилотов применения авиации в народном хозяйстве. В транспортном авиаподразделении, где личный состав повседневно находится в базовом порту, учеба проводится так: в соответствии с программой школ основ марксизма-ленинизма по каждой теме выступали с лекциями представители общества «Знание», давались задания для самостоятельной подготовки. Затем по данной теме два раза в месяц проводились семинарские занятия. В четвертый понедельник проводились консультации (как групповые, так и индивидуальные), со-

беседования с теми, кто не был на лекции, семинарском занятии. Здесь же получали консультации пропагандисты — консультанты, ведущие самостоятельную форму учебы.

Более сложно обстояло дело с организацией учебы в подразделениях применения авиации в народном хозяйстве. Из-за специфики работы пилоты и авиатехники часть времени проводят в отрыве от базового аэропорта. Многолетний опыт работы школ основ марксизма-ленинизма показал, что наиболее действенной формой здесь является самостоятельная учеба. В организационном отношении она строится так: до начала учебного года слушателям доводится план изучения курса, который предусматривает темы, сроки подготовки и сдачи их слушателям. Для оказания методической и практической помощи слушателям и контроля за изучением курса за каждым пилотом-шестью слушателями были закреплены пропагандисты из числа наиболее опытных, теоретически подготовленных коммунистов и комсомольцев. Среди них коммунисты В. А. Савичев — зам. командира авиапредприятия по летной службе, Г. И. Зубакин — командир подразделения, имеющие продолжительный стаж пропагандистской работы, окончившие вечерний университет марксизма-ленинизма, а также молодые, но уже хорошо зарекомендовавшие себя командиры самолетов АН-2 и И. С. Листопад, А. А. Чирва, Ю. Н. Полепишин, штурман Б. А. Баранников и другие. Закрепление слушателей за пропагандистами, как правило, утверждается на заседаниях партбюро, в августе списки вывешиваем в подразделении. Выступающие на собраниях коммунисты Б. С. Ключин, Л. А. Кузнецов отметили возросшую активность слушателей: регулярное посещение лекций, активность на семинарских занятиях, углубленную работу над

первоисточниками. Как пропагандист я бы хотел отметить не только профессиональное мастерство, но и политическую активность коммунистов В. И. Целовальникова, В. М. Рублева, В. М. Парийчук. Все они пришли к нам в летное подразделение после окончания летных училищ, здесь они стали коммунистами. Наряду с летной подготовкой экипажа, производственной деятельностью они много внимания уделяют освоению марксистско-ленинской теории, активно участвуют в общественной жизни.

Коммунист В. Рублев, командир самолета, член партбюро, председатель группы народного контроля летного подразделения, несмотря на загруженность, тщательно готовится к каждому семинару, его с интересом слушают.

Не секрет, что самостоятельная учеба требует большой организованности от коммуниста. Одна из форм контроля за самостоятельной учебой — зачетная система, которая практикуется в подразделении несколько лет. У каждого слушателя есть зачетная ведомость с указанием тем и сроков их сдачи.

Выступивший на собрании коммунист пропагандист-консультант Г. И. Зубакин остановился на работе с пилотами, самостоятельно изучающими курс научного коммунизма, и работе пропагандистов со слушателями на оперативных точках. В начале учебного года пропагандист составляет план оказания индивидуальной помощи и осуществления контроля за каждым слушателем. Командиры звеньев О. В. Акимов, В. А. Финюгов, штурман Б. А. Баранников при посещении оперативных точек обычно включают в свое задание встречи, беседы с экипажами.

Успех учебы во многом зависит от активности партийных групп, от деятельности партгруппиров. В докла-

де, выступлениях отмечался положительный опыт работы партгруппы подразделения (командир Г. И. Зубакин, партгруппорг В. Ф. Пирогов). Партгруппорг за учебный год не раз обсуждал учебу на собраниях партгруппы: заслушивались отчеты пропагандистов, коммунистов и комсомольцев.

Как командир звена В. Ф. Пирогов часто бывает на оперативных точках, встречается со слушателями, оказывает им методическую помощь. Немаловажную роль играет и то, что командир подразделения — пропагандист, ведет группу из шести пилотов, постоянно находится в курсе дел. Партийное бюро повседневно оказывает помощь, ведет контроль за учебой коммунистов и комсомольцев.

Одна из действенных форм контроля за учебой — заслушивание отчетов коммунистов и пропагандистов на партбюро. В течение года были заслушаны почти все пропагандисты и ряд коммунистов.

В марте 1974 года обсуждался отчет пропагандиста-консультанта А. В. Сизых. Партбюро, ознакомившись с его работой, наряду с положительными моментами отметило и недостатки: отсутствие конспектов у ряда слушателей, с некоторыми слушателями пропагандист встречался нерегулярно, в несколько месяцев лишь один раз, сам пропагандист недостаточно тщательно готовится к беседам.

Партбюро обратило внимание А. В. Сизых на систематическое повышение своего теоретического уровня, на улучшение контроля за учебой слушателей. Нужно отметить, что А. В. Сизых сделал правильные выводы, и его слушатели успешно кончили учебный год. Партбюро систематически организовывало проведение индивидуальных и групповых бесед для слушателей, прибывших с оперативных точек.

Партбюро через партийные собрания и комсомольские группы практикует шефство комму-

нистов над комсомольцами — молодыми пилотами не только в повышении их летного мастерства, но и в вопросах политического роста. В своих выступлениях коммунисты говорили о подготовке к 1974/75 учебному году. Он будет очень ответственным для нашего подразделения.

Закончен курс школ основ марксизма-ленинизма, и пилоты приступают к изучению основ экономических знаний. Наиболее сложным будет вопрос подбора и подготовки пропагандистов. Будут подниматься вопросы конкретной экономики Аэрофлота, а это потребует глубоких знаний и серьезной подготовки пропагандистов.

В. ДЕРЕВЯНЧЕНКО,  
заместитель командира  
летного подразделения  
по политико-воспитательной работе  
Уктусского  
авиапредприятия.



ТУ-134 в полете.

Экипаж В. Ф. Козина очень опытный. Подобрались люди примерно одного возраста, налетавшие, как и командир корабля, по 10 тысяч часов или около этого. Вместе на ИЛ-18 почти четыре года и, как записано в аттестации командиру, «экипаж, возглавляемый Козиным, способен выполнить любое сложное задание». О многих так пишут? Что же, это несколько не умаляет заслуг их экипажа. Добившись звания экипажа коммунистического труда, Козин и его товарищи — второй пилот Л. С. Адамович, штурман Н. И. Филиппов, бортрадист В. И. Юшков и бортмеханик Н. В. Коробков — не раз выходили первыми в соцсоревновании экипажей эскадрильи самолетов ИЛ-18 Свердловского авиаотряда. Козин был признан лучшим командиром корабля в эскадрилье.

Охарактеризовав поначалу всех махом — «хоро-

шие ребята», Козин, разговаривая, благо, речь шла не о себе, и в его голосе прорезалась негромкая гордость за товарищей, за то, что Адамович, например, свободно владеет югославским и чешским да еще несколькими славянскими языками и благодаря этому экипаж раньше других

может разузнать о каких-то новинках. Что штурман Филиппов воевал... «А Коробков недавно сдал на второй класс. Вот такое дело». По-доброму отзывался о бортрадисте.

Все у них в экипаже как надо. А было время, о котором командир и вспоминать не хочет, когда один из его членов был принят в коллектив в самом «аварийном» состоянии. Запил, стал терять мастерство, неуверенно глядел в глаза товарищам, чувствуя, как становится им чужим. Козин взял его в свой эки-

паж. Вернули человека в строй. И теперь в бывшем «штрафном» Козин уверен как в самом себе. Добрая вера в людей. Легко ли она дается?

**О**БЩЕСТВЕННАЯ «жилка» в характере Козина выявилась рано. Еще в армии, будучи военным летчиком, он посто-

янно занимался комсомольской работой. За годы труда выросли масштабы ответственности, сейчас Козин — секретарь партбюро эскадрильи. На этом общественном посту ему, конечно, приходится сталкиваться с трудными, порой тягостными ситуациями, совместно с коммунистами находить единственное правильное решение. Значит, всякий раз брать на себя большую долю ответственности, проявлять максимум обоснованной веры в товарищей. «Коммуниста Козина отличает принципиаль-

ность, — говорит заместитель командира летного подразделения по политико-воспитательной работе Б. Т. Назаренко. — Другой и покрикует, но так, чтобы товарища не обидеть. Козин человек прямой, за это его уважают. Вот на недавнем открытом партсобрании разговор шел о дисциплине, о роли командира в обеспечении безопасности полетов. Козин вел собрание так, что этот разговор вылился в неличеприятную, но справедливую и нужную критику недостатков.

У него сложившаяся летная судьба, работа, без которой он себя не представляет... А когда-то юный Козин был студентом горного института. Промучился год, другой, промучился сомнениями и бросил. Как он объясняет, при-

звание взяло свое. И чувство это заявило о себе с полным правом в авиационном училище. В армии его мастерство пилотирования было отмечено орденом Красной Звезды. Верность решения была затем подтверждена годами летной практики в Аэрофлоте, сначала на ЛИ-2, потом на ИЛ-18. Весной этого года Василию Петровичу Козину, летчику первого класса, за отличную, безаварийную работу вручен орден Трудового Красного Знамени. Как он считает, эта награда — оценка хорошей работы всех его товарищей, экипажа в целом.

На прощание интересуюсь: «Василий Петрович, у вас ведь была возможность остаться военным летчиком...»

— Военный летчик порой ради одного полета проводит на земле много-много дней. Я же в небе почти ежедневно. Это моя работа. **Т. РАЗУМОВА.**

**Молниеносный**

**ответ**

Хорошо зарекомендовала себя в ЦАВСе автоматизированная система бронирования транзитных мест через Москву «Сирена-1», установленная полтора года назад. К настоящему времени к ней подключено не только Кольцово, но и все другие авиапредприятия УрУ ГА. Если раньше пассажир из Челябинска или, скажем, Кирова получал ответ о наличии мест через день, то сейчас он слышит его через несколько минут. За одну-три секунды осуществляется бронирование места для свердловчан. В летнее время применение «Сирены» позволяет перевести поток пассажиров на менее загруженные линии.

**ОВЛАДЕВАТЬ НАУКОЙ И МАСТЕРСТВОМ ВОСПИТАНИЯ Командир — наставник и воспитатель**

В приказе МГА № 310 от 12/10-1972 г. «О мерах по дальнейшему усилению политико-воспитательной работы в ГА» перед руководителями ставится задача личного участия в политико-воспитательной работе, в претворении в жизнь требований партии о единстве хозяйственной и воспитательной работы. Как я организую, какими формами и методами веду политико-воспитательную работу в подразделении? Успех работы вообще, а воспитательной и политической в частности, зависит от продуманного, четкого, реального плана. Я ежемесячно составляю личный план, где значительное место занимает раздел политико-воспитательной работы.

В этом разделе планируются: выступление с докладами на собраниях партийной, профсоюзной или комсомольской организации, выступления с беседами, политинформациями перед личным составом подразделения, с анализом дисциплины и дисциплинарной практики за месяц, квартал. В этом разделе уделяю особое внимание проведению индивидуальной - воспитательной работы с командно-руководящим и летным составом. Для того, чтобы личный план увязывался в целом с организационной политико-воспитательной работы подразделения, совместно с заместителем по ПВР, секретарем партийного бюро составляем план политико-воспитательной работы подразделения с указанием конкретных исполнителей и контролем за выполнением намеченных мероприятий.

И еще одна особенность в организации воспитательной работы в подразделении: ежемесячно составляется план основных мероприятий по партийно-политической и политико-воспитательной работе, куда записываются повестки и даты бюро, совета командиров,

проведения собраний, партбюро, МК, комсомольские семинары, рейды «Комсомольского прожектора». Данный план имеется в партбюро авиаэскадрильи и бюро комсомольской организации. Это позволяет местному комитету своевременно, качественно подготовиться к мероприятию, командному составу облегчает планирование летной работы, и получает текучка, формальное проведение мероприятий, решение по ходу работы возникших вопросов.

Каждое выступление на собрании, будь то партийное, профсоюзное или комсомольское, требует тщательной подготовки, подбора литературы, проверки дел в коллективах, бесед с личным составом. Взять хотя бы доклад на партийном собрании весной этого года. Повестка дня: «Выполнение коммунистами постановления партии и правительства о повышении безопасности полетов». В докладе намечено шире раскрыть передовую роль коммунистов, руководителей Свердловского отряда в обеспечении безопасности полетов. Я проанализировал не только работу командно-руководящего состава по летной выучке, но и то, какую воспитательную работу ведут командиры. Встречи с командно-руководящим составом, пилотами в полете, на оперативных точках, выступления коммунистов на собраниях позволяют лучше представить положение дел с безопасностью полетов и принять своевременно соответствующие решения, направить работу общественных организаций в нужное русло.

Определенное внимание уделяю усилению политико-воспитательной работы в экипаже. В этой работе мы используем постоянно действующий семинар с командирами самолетов, который безусловно, оказывает зна-

чительную помощь командирам самолетов в повышении методического мастерства, в воспитании подчиненных. Подобные семинары проводятся и с командно-руководящим составом.

Обучение командно-руководящего состава практике воспитательной работы — наиболее важный вопрос в подготовке и формировании командных кадров. Выступаю сам на семинарах, оказываю помощь командирам в подготовке докладов на семинарах. Так, весной этого года на семинаре с докладом «Организация контроля и проверка исполнения как важнейшее средство воспитания» выступил командир эскадрильи Ю. В. Курашев. В мае на семинаре КРС с обменом опытом работы по повышению идейно-политического уровня членов экипажа выступил командир звена В. И. Волчин. Этими семинарами мы продлили разговор на партийном собрании по вопросу усиления политико-воспитательной работы в целях обеспечения безопасности полетов. Отряд наш по возрастному составу молод, поэтому приходится постоянно уделять внимание повышению методических навыков в практике воспитательной работы.

На семинарах с командирами самолетов поднимаем самые злободневные вопросы нашей жизни: командир самолета — руководитель и воспитатель членов экипажа; роль командира самолета в организации воспитательной работы на оперативной точке и другие. Известно, что наиболее ощутимые результаты оставляет индивидуальная работа — личные встречи, беседы, посещение подчиненных на дому. Лично я планирую ежемесячно встречу с тремя-четырьмя командирами самолетов, вторыми пилотами по вопросам их профессиональной подготовки, выпол-



Бойцы огненного фронта — так называют воздушных пожарных - десантников. В области стоят жаркие дни.

На снимке: посадка десанта. Прыжок. Фото В. Ветлугина.



нению служебных обязанностей, знанию руководящих документов, их быта и отдыха, часто посещаю оперативные точки базирования экипажей. В личной беседе человек полнее раскрывается, прямо высказывает наиболее волнующие вопросы, верно реагирует в дальнейшем на данные ему замечания. В отдельных случаях приходится поправлять и отдельных командиров, проявляющих черствость, бездушие.

Чтобы добиться успеха в становлении, подготовке всесторонне обладающего высокими морально-деловыми качествами пилота, необходимо политико-воспитательную работу проводить постоянно. Бессистемность в проведении политико-воспитательной работы создает только внешний эффект, периодичность положительных результатов.

**Б. КОСЫХ,**  
командир летного подразделения.

С НИКОЛАЕМ Сакулиным мы встретились в 1943 году в Черкасском пехотном училище в городе Свердловске. Когда он узнал, что я — земляк, из Челябинска, это как-то сразу сблизило нас и породило. Скоро мы стали настоящими задушевными

обрушился на передний край обороны противника. Под прикрытием артиллерийского огня короткими пробежками подтягиваемся к исходному рубежу для атаки. Вдруг по цепи передали: убит командир роты. С правого фланга понеслось в ответ: роту принял

### Никто не забыт

не давая им опомниться и занять выгодную оборону. На одном из участков нам пришлось атаковать высоту «205», господствовавшую над местностью. Ее

Секунды решали исход: или залечь, или победа. Победа, только победа!

В эту решающую минуту боя младший лейтенант Сакулин развернул красное знамя и с криком: «Рота, за мной!» — ринулся вперед. Советские воины могучей лавиной налетели на эсэсовских смертников...

## Высота «205»

товарищами. Все свои радости и невзгоды делили пополам. Николай был среднего роста, широкоплеч. Смуглое лицо, черные глаза, широкий лоб. Помощника командира взвода курсанты любили за откровенность и правдивость.

Наступил долгожданный день государственных экзаменов. Преподаватели волновались не меньше курсантов. Наконец, все трудности позади. Начальник училища поздравил нас с присвоением офицерских званий.

Мы прибыли с Николаем на Первый Белорусский фронт. Он был зачислен командиром первого автоматного взвода, я — второго. Это было в самом конце войны, уже недалеко от Берлина, в восьмой гвардейской армии.

Мы получили приказ наступать. Нам следовало атаковать сильно укрепленную, эшелонированную оборону гитлеровцев с дальним выходом к населенному пункту. Массированный артиллерийский ураган

младший лейтенант Сакулин.

Фашисты обрушивают минометный и артиллерийский огонь. Воздух наполнился пылью, свистом пуль. Градом летят смертоносные осколки. Постепенно огневые точки противника после точных попаданий нашей артиллерии стали захлебываться. И, наконец, замолчали.

Когда наша артиллерия перенесла огонь в глубину обороны противника, что служило сигналом к атаке, Николай встал во весь рост и, держа автомат в правой руке, высоко подняв его над головой, крикнул: «Рота, за Родину, за мной!»

Голос Николая утонул в грозоном «Ура!» Мы ворвались в траншею противника, уничтожая его автоматным огнем и карманной артиллерией — «лимонками». Враг не выдержал мощного напора и в панике стал отступать, но, хватаясь за каждый клочок земли, как утопающий за соломинку, упорно сопротивлялся. Наши войска громили фашистов,

обороняли отборные эсэсовские батальоны.

Никогда не забуду того боя. Огневой шквал потряс воздух. На врага полетели сотни мин и снарядов. Более двух с половиной часов шла обработка высоты «205». Мы с нетерпением ждали сигнала к атаке и штурму высоты — последнего звериного логва на нашем участке фронта. Серия красных ракет взвилась в воздух: штурм! И я опять увидел впереди комсомольца Николая Сакулина: он рвался в бой, увлекая за собой на высоту «205» свою верную боевую роту.

С правого фланга на нашу роту, скрежеща гусеницами, неожиданно выскочили фашистские танки. Завязывается поединок наших Т-34 с гитлеровскими «пантерами». Нервы эсэсовских танкистов не выдерживают — на последней скорости они удирают назад.

Когда до высоты остались десятки метров, фашисты вновь открывают пулеметно-автоматный огонь.

Минуло 29 лет, но я все еще вижу Николая Сакулина, бегущего со знаменем в руках. Вот он от меня метрах в двадцати. На него бежит эсэсовец. Автоматная очередь — и враг падает на землю. Огонь со стороны фашистов слабеет. На ходу бросая оружие, гитлеровцы спасаются бегством. Вижу, как Николай водружает в центре высоты «205» простреленное пулями Красное знамя. Победа! И в эту роковую секунду осколок вражеской мины смертельно ранит моего друга. Знамя медленно падает из рук Николая. Подоспевший старшина роты Щербаков удерживает его, подхватив раненого героя.

На могиле своего боевого друга и командира мы поклялись быть верными нашей Родине, защищать ее так, как комсомолец-уралец младший лейтенант Николай Сакулин.

Н. ОРЛОВ.  
г. Челябинск.



У авиаторов и геологов Севера горячая летняя пора.

На снимке нашего внештатного фотокора В. Степанова: геолог ведет запись на точке.

### Происшествия

## Берегите детей!

За пять месяцев анализ дорожных происшествий показал, что у нас, в Свердловске, значительно вырос детский дорожно-транспортный травматизм. За это время произошло 86 дорожных происшествий, в которых один малыш погиб и 85 получили тяжелые травмы. Июнь только начался, но в ГАИ уже зарегистрировано более 10 дорожных происшествий с детьми. Большинство из них — с велосипедистами. В переулке Коллективном в проезде между домами под грузовую машину попала 9-летняя девочка. С тяжелой травмой был доставлен в Сибирского тракта 13-летний велосипедист. Несколько примеров, но для каждого из них характерна одна черта: дети на велосипедах оказались на улицах и дорогах, где движется транспорт. Почему? Кто в этом виноват?

рые родители вообще не знают, что детям до 14 лет кататься на велосипедах по улицам и дорогам с интенсивным движением транспорта запрещено. Товарищи родители! Запомните: покупая ребенку велосипед, прежде всего вы должны подумать, где он будет кататься. Есть ли для этого место во дворе? Есть ли какая-то площадка или он неминуемо поедет на дорогу? Если ребенку нигде кататься на велосипеде, может быть, лучше его и не покупать и тем самым уберечь малыша от несчастья? Но уж коли велосипед куплен, не забывайте каждый раз напоминать, что кататься можно только во дворе.

Не проходите равнодушно мимо маленьких велосипедистов на дороге. Чем требовательнее каждый из нас, взрослых, будет к детям, тем больше гарантия того, что они не станут участниками или жертвами дорожно-транспортных происшествий.

Н. КОВАЛЕНКО, инструктор ГАИ УВД Свердловгорисполкома.



### Улита едет...

В аэропорту Кольцево дорогостоящий и необходимый для больных препарат — инсулин — вес 120 килограммов, полученный из Каунаса, 22 дня ждал отправки в Курган!

Но некоторые перевозчики решили, что это не предел и не рекорд. В аэропорту Пермь медные шламы стоимостью 40 тысяч рублей пролежали 50 дней. Каких-то десять дней до двух месяцев не дотянули. Нужный груз разыскивали только тогда, когда под-

няли на ноги весь аэропорт. Хотелось бы узнать имена «расторопных»...

### Наказание и повышение

Известно, что гоголевский герой из «Ревизора» брал взятки борзыми. Одна из дежурных отдела перевозок аэропорта Кольцево у пассажира из Сургута вымогала... шоколад. Пассажир написал жалобу. Из службы в управление сообщили, что дежурная строго наказана. Проверили. Оказалось — прямо-таки страшно наказали любительницу чужого шоколада! Дежурная оказалась в заграничной поездке, а приказа о наказании никакого и не было. Позднее ее однако наказали — переводом на другую работу на три месяца... с повышением в зарплате. Наказывать так наказывать!

### Улыбки художника



1. Удачливый охотник.  
Рисунок нашего внештатного художника С. Ашмарина.

### Тревожные сны

Когда-то было так: бортпроводницы, возвращавшиеся из полета поздно ночью, остаток ее проводили в профилактории для летного состава, а с растерзанной разрезались по домам. Такой порядок их вполне устраивал, несмотря на то, что считался запретным. Нет якобы такого распоряжения, предусматривающего послеполетный отдых в профилактории.

Восторжествовал ли закон сейчас? На сегодня дело обстоит так: бортпроводницы продолжают «незаконно» ночевать теперь уже в гостинице Кольцево. Неспokoен, тревожен сон «нарушительниц» — а вдруг подымут среди ночи, ночью, мол, где хочешь, какое наше дело? Вот такие увещевания слышат после ночных полетов и в поисках ночлега бортпроводницы из Свердловска. Поневоле приходится им волноваться еще в полете: попадешь ли в гостиницу? Говорят, положено так: прибыл в Кольцево ночью — садись на экспресс до города, а там



добираться семь верст пешком до дома. — Но ведь очень неудобно, далеко — иногда страшно! — спрашиваю у начальника службы бортпроводников Лию Давыдовну Боровых. — А что вы думаете? — соглашается она. — Порой не только стюардесс-лечников, бывает, встречают хулиганы. К тому же в Кольцево работают и девушки из Березовского, Верхней Пышмы, Первоуральска. Каково же им?

Выход предложен простой — подставьте стулья и располагайтесь, можете также снять место в гостинице, заплатив за него и тогда уже спать вполне безмятежно, — говорит бортпроводница Ольга Белопасцева. — Но он нас не устраивает.

Думается, решить проблемы послеполетного отдыха бортпроводников можно не обходя закон.

Р. ТАНИНА.

### Отдых поневоле

В Свердловском ЦАВСе нередки командировки сотрудников на пять дней в Ленинград, Ригу, Ростов, Сочи, Одессу, Симферополь и другие популярные города по обмену опытом. Получается, хочешь — отдыхай. В предприятия Уральского управления больше чем на сутки командировок не наблюдается.



г. Свердловск, И-20  
Редакция газеты «Авиатор Урала»  
Тел. 295—461.  
295—496.

И. о. редактора Ю. ГЕНДЕРТ.  
НС 14108. Заказ № 9253.  
Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, проспект Ленина, 49.