

НА ФИНИШЕ

ПЯТИЛЕТКИ —

ПЯТЫЙ,

ЗАВЕРШАЮЩИЙ



Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

НОВОСТИ

На прошлой неделе состоялся II пленум Уральского теркома профсоюза авиаработников.

С докладом о задачах профсоюзных организаций авиаработников Урала, вытекающих из решений декабрьского (1974 г.) Пленума ЦК КПСС. Обращения ЦК КПСС к партии, к советскому народу, постановления VII пленума ВЦСПС, VIII пленума ЦК профсоюза авиаработников, перед собравшимися

II пленум теркома

выступил председатель теркома Г. В. Сысолятин.

Различные формы социалистического соревнования в службах авиапредприятий, дальнейшее внедрение системы бездефектного обслуживания авиационной техники, роль укрепления трудовой дисциплины в борьбе за обеспечение безопасности полетов — эти и ряд других тем были предметом разговора участников пленума.

Пленум принял разработанное постановление.

Сегодня мы публикуем выдержки из доклада председателя теркома профсоюза авиапредприятий, даль-Сысолятина, посвященные развитию и совершенствованию социалистического соревнования. С другими выступлениями на пленуме мы ознакомим вас в следующих номерах газеты.

1974 ГОД для коллективов предприятий и организаций авиаработников Урала был годом большого, напряженного труда.

Большой вклад в развитие народного хозяйства страны внесли авиаработники Урала в истекшем 4-м, определяющем году пятилетки.

Труженики Уральского управления ГА закончили выполнение плана 1974 года по основным показателям 10 декабря, а выполнение встречного плана — 12 декабря.

Успешно справились с выполнением социалистических обязательств все коллективы управления, причем наивысших успехов достигли коллективы Свердловского (командир Г. Г. Борисов, председатель ОКП В. П. Бродовиков), Курганского (командир А. И. Чернявский, председатель ОКП С. А. Кутенков), Пермского (командир А. Н. Болонин, председатель ОКП В. А. Лысенко).

Хороших результатов в социалистическом соревновании добился коллектив завода 404 ГА.

По итогам выполнения социалистических обязательств за 1974 год — коллектив завода 404 ГА признан победителем и награжден Почетной грамотой Свердловского обкома КПСС, облисполкома, облсопрофа и обкома ВЛКСМ.

В результате развернутой организаторской работы по совершенствованию социалистического соревнования по итогам Всесоюзного социалистического соревнования между коллективами и предприятиями министерства ГА коллективом Пермского, Кировского предприятий ГА, ЦАВС присуждалась призовые места. В I и III кварталах 1974 года среди коллективов Уральского управления ГА переходящее Красное знамя Уру ГА и президиума теркома присуждалось коллективу Свердловского предприятия ГА.

Большая группа авиаработников по итогам работы за 1974 год представлена к

СОРЕВНОВАНИЕ — ВОТ ГЛАВНОЕ ОРУЖИЕ

награждению знаками «Победитель социалистического соревнования 1974 года», «Ударник девятой пятилетки», а 18 лучших работников предприятий гражданской авиации представлены к награждению орденом Трудовой славы III степени.

Территориальный комитет под руководством партийных органов, Центрального Комитета

объединенными и заводскими комитетами профсоюза, хозяйственными руководителями, направлялись на успешное выполнение обязательств 4-го, определяющего и последнего, завершающего года девятой пятилетки.

В НАСТОЯЩЕЕ время в социалистическом соревновании участвует 92 процента работающих, в движении за коммунистиче-

Социалистическое соревнование в 1975 году, как и в предыдущие годы, должно проходить под лозунгом — «Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами».

ОДНАКО, мы не можем сказать, что соревнование во всех наших коллективах тесно связано с главными направлениями повышения экономической

В Уральском управлении есть хороший опыт организации социалистического соревнования по личным творческим планам, но, к сожалению, пока массового характера оно не получило.

Основой развития трудового соперничества являются договорные начала. Договоры тысяч — вот та ткань, на которой развивается подлинное трудовое соперничество.

Развитию этого вида соревнования в наших коллективах, особенно среди рабочих, не придается должного значения со стороны комитетов профсоюза и хозяйственных руководителей.

Порой в пропаганде передового опыта не раскрывается суть передового опыта, часто главное внимание сосредоточивается на личности новатора, она окружается почетом, а то новое, что новатор внес, другим не передается.

Задача хозяйственных руководителей и комитетов профсоюза вовремя замечать и поддерживать ценные начинания, сделать их достоянием широкого круга авиаработников.

КОМИТЕТЫ профсоюза, производств и обком-массовые комиссии в основном проводят работу по подготовке итогов социалистического соревнования и очень мало уделяют внимания самой организации социалистического соревнования. Задача профсоюзных организаций — усилить работу с людьми, вести ее так, чтобы каждый труженик, каждый коллектив, бригада, участок, цех, экипаж, предприятие имели конкретные и напряженные социалистические обязательства или встречные планы.

Г. СЫСОЛЯТИН, председатель Уральского теркома профсоюза авиаработников.

Конкретность и деловитость

профсоюза авиаработников, Свердловского областного совета профсоюзов направляет усилия профсоюзных организаций на развитие более эффективных форм социалистического соревнования, соревнования на договорных началах, по профессиям, соревнования ИТР по личным творческим планам.

В 1974 году президиум теркома обобщил и распространил опыт организации социалистического соревнования летного коллектива Уктусского предприятия ГА, где командиром Косых, экипажа Ил-18 командира Прокудина из Свердловского авиапредприятия.

Традиционным стало соревнование между коллективами Уральского и Приволжского управлений ГА, вновь заключен договор на соревнование между коллективами Ленинградского и Уральского управлений ГА. Эти управления в феврале обменялись делегациями, которые познакомились с работой коллективов.

Все мероприятия, проводимые территориальным,

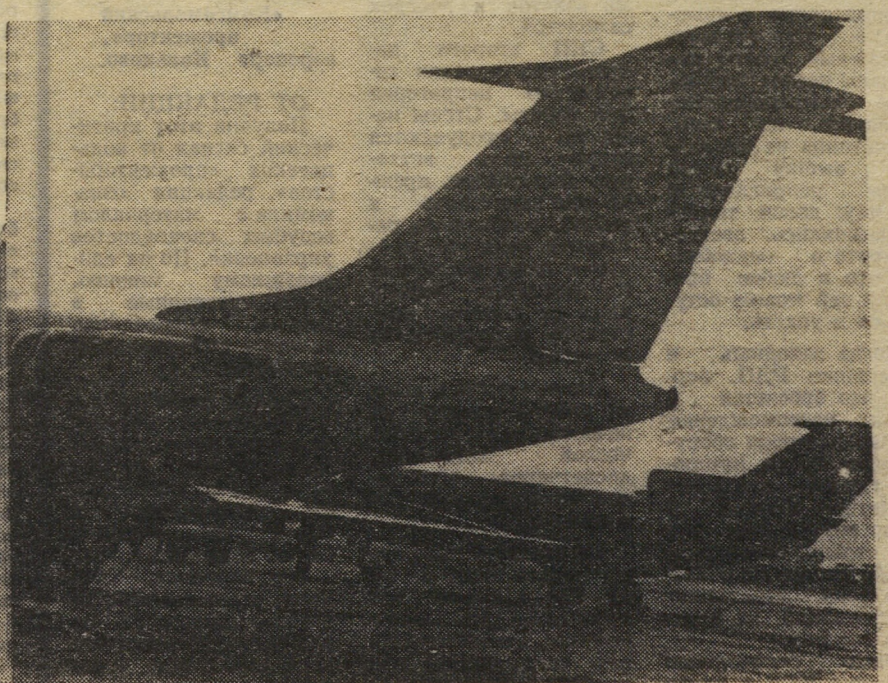
эффективности предприятий. Остается низким охват социалистическим соревнованием по индивидуальным и бригадным социалистическим обязательствам в Уктусском предприятии (председатель ОКП А. И. Вейс), где в соревновании участвуют всего 65 процентов работающих, Кировском предприятии ГА (председатель ОКП В. И. Колчин), где индивидуальные социалистические обязательства в службе спецавтотранспорта имеет лишь один работник, в летном подразделении имеет индивидуальные социалистические обязательства 30 процентов работающих, Пермском предприятии МВЛ (председатель ОКП Г. Г. Берсенева) и ряде других.

Недостаточно проводится работа по организации социалистического соревнования за коммунистическое отношение к труду среди экипажей и бригад в Кировском, Ижевском, Свердловском предприятиях ГА.

В коллективах авиаработников одной из ведущих профессий является инженерно-технический состав.

Стали уже привычными в аэропорту Кольцово «миниатюрные» Як-40. Комфортабельный современный лайнер связан воздушным путем Свердловск со многими городами страны. На снимках: передовой экипаж лай-

нера Як-40 (слева направо) командир корабля В. И. Куприянов, пилот-инструктор В. А. Паздерин, второй пилот Н. И. Грехов и бортмеханик Ю. В. Богомолов; в аэропорту. Фото В. СТЕПАНОВА.



План полугодия — досрочно!

В Свердловском летном подразделении самолетов Ил-18 проведено партийное собрание с повесткой дня: «Задачи партийной организации летного подразделения в свете Обращения ЦК КПСС к партии, к советскому народу».

С чувством высокого долга и ответственности коммунисты поднимали вопросы безопасности полетов, экономии горючего, повышения культуры обслуживания пассажиров. Говорили о совершенствовании своих политических и специальных знаний, о дисциплине труда, роста производительности полетов.

На партийном собрании выступили коммунисты И. Ф. Халин, П. Т. Лахтин, А. В. Логиновских, А. В. Яковлев, Г. Н. Горюх, А. Г. Харитонов, И. Я. Мазин и другие.

Партийное собрание записало в своем решении конкретные мероприятия по экономии летного времени, горючего, по улучшению социалистического соревнования в цеховых партийных организациях в честь 30-летия Победы в Великой Отечественной войне. Намечены мероприятия по досрочному выполнению производственного плана первого полугодия.

В. ЧЕРНЫШОВ,
секретарь партийной организации
летного подразделения.

НА «ТОЧКЕ ЗАМЕРЗАНИЯ»

Успешное выполнение задач по обеспечению безопасности полетов во многом зависит от условий работы на диспетчерских пунктах. На это обращает внимание министр ГА, который в известной директиве требует: «Принять все возможные меры к созданию наиболее благоприятных условий для работы диспетчеров...»

На днях «Комсомольский прожектор» провел рейд по рабочим местам диспетчеров службы движения в Кольцово. Были выявлены недостатки в создании нормальных условий труда диспетчеров, занятых непосредственным управлением воздушным движением.

Помещения диспетчерских пунктов не всегда полностью соответствуют техническим, противопожарным и санитарно-бытовым условиям. Например, в помещении диспетчерского пункта подхода вентиляционные устройства отсутствуют, и диспетчеры вынуждены для проветривания помещения открывать дверь на балкон. В результате возникают сквозняки, люди часто простывают и болеют. Нет звукоизоляции, что отрицательно влияет на качество ведения связи с самолетами. Строительно-монтажные работы выполнены некачественно, даже электророзетки выпадают из стен.

Лестница на командную вышку имеет очень неприглядную картину: доски тамбура рассохлись, лестница крута и неудобна, так что в любое время на ней можно оступиться и упасть.

Когда заходишь в помещение РДП, первое, что бросается в глаза, нагромождение различного рода оборудования, среди которого где-то затерялся диспетчер. Справа и слева размещены новые стойки, беспрерывно издающие звук низкого тона, угнетающе действующий на нервную систему.

Было специальное указание МГА и много

раз ставился вопрос перед службой РДС о необходимости размещения вспомогательного оборудования в другом помещении. Но результатов пока нет.



Новая аппаратура вместо радости приносит диспетчерам неприятности в виде головной боли.

На стартовом командном пункте основного направления, посадки в окна вставлены волнистые стекла,



пугающие диспетчеров несуразными картинками взлетов и посадок самолетов.

СКП второго направления посадки совершенно непригоден для работы. Стены насквозь продуваются ветром из-за ветхости. Диспетчеру, прежде чем приступить к работе, необходимо растопить печь «буржуйку» и лишь после этого, потеплее укрывшись от мороза, приступить к руководству полетами.

Очень многое в успехе работы зависит от качественной теоретической подготовки диспетчеров, проведения инструктажей и разборов.

Но стоит ли говорить о качестве, если в техническом классе, где проводятся эти мероприятия, стоит минусовая температура! О необходимости ремонта

ВАЛЕНТИН Васильевич Захаров относится к пропагандистам, у которых четко выражается единство учебной, воспитательной и организаторской работы.

Существуют различные виды и формы партийно-политической учебы, различные методы организации и проведения занятий. Но есть единое требование ко всей системе экономического образования — оно должно быть эффективным. Это требование нашло воплощение в пропагандистской работе В. В. Захарова. «Мне, — говорит Валентин Васильевич, — всегда хотелось видеть осязаемую отдачу от проводимых занятий, почувствовать, что слушатель чем-то обогатился от изучения того или иного материала, стремится, применять его в своей практической работе».

Большую помощь в повышении эффективности занятий ему оказывает личный творческий план, составленный по методу пропагандистов Московского электромеханического завода им. В. И. Ленина. Этот

план контролирует пропагандиста в организации, подготовке и проведении занятий.

Составление личного плана пропагандиста заметно повышает у слушателей активность и интерес к учебе.

Тематический план по программе «Основы экономических знаний» дает широкую возможность изучения материала в тесной связи с жизнью предприятия. Такой методикой проведения занятий В. В. Захаров всегда пользуется на лекциях и семинарах. Каждому занятию предшествует тщательная подготовка. Валентин Васильевич считает своей постоянной обязанностью четко знать работу, жизнь и быт каждого своего слушателя. Он знает, как каждый слушатель выполняет производственный план, участвует ли он в общественной работе, каково его семейное положение. Быть в курсе всех дел пропагандисту помогают партийная, комсомольская и профсоюзная организации.

Валентин Васильевич не мыслит идти на занятие, не встретившись с командиром летного подразделения. Конечно, все это требует дополнительного времени, но труд окупается с лихвой, занятия становятся интересными, живыми, повышается активность слушателей, их заинтересованность делами и планами родного предприятия.

Большое внимание Валентин Васильевич уделяет чтению лекций. Он не читает их «по бумажке», а беседует, приглашая слушателей к размышлению, к

активному, живому восприятию темы. А она, эта тема, как правило, актуальна, доступна и по форме изложения.

Изучая тему «Пути повышения безопасности и регулярности полетов, культуры обслуживания пассажи-

выступления были выслушаны молодыми пилотами с большим вниманием. Это был поистине урок жизни и труда. Занятие имело большое воспитательное значение.

По теме «Технический прогресс и использование

КАЧЕСТВО РАБОТЫ

Всегда в поиске

ров, качества авиационных работ», все слушатели получили возможность по-новому посмотреть на свой каждодневный труд.

Семинар по этой теме прошел настолько интересно, что слушатели выразили желание продолжить его. Командир самолета Ан-2 А. Н. Михайлюта поделился со слушателями опытом использования на авиационно-химических работах графика работ экипажа по срокам очередности в хозяйствах Яранского района. Опираясь на свой опыт работы в этом районе в течение нескольких лет, Михайлюта вместе с работниками ПАНХ составил оптимальный график, и это сразу же сказалось положительно на итогах работ. В 1974 году экипаж А. Н. Михайлюты обработал в воздухе 22302 гектара колхозных и совхозных полей, против 19855 в 1973 году.

Качество работы любого пилота гражданской авиации определяется обеспечением безопасности полетов. Валентин Васильевич в своей пропагандистской работе хорошо использует опыт ветеранов и наставников в этом плане. На его занятиях выступили кавалер ордена Ленина У. Х. Бахтиюзин, проработавший более 25 лет, налетавший 15 тысяч часов, и Г. Д. Дудин, кавалер ордена Октябрьской Революции. Их

техники в ГА» пропагандист использовал материал книги «Почета, листки Трудовой славы» данные о состоянии рационализаторской работы. На занятиях приглашенные пилоты В. Н. Синцов и В. И. Журавлев рассказали о своей работе на самолетах Як-40, Ан-24.

Целью таких занятий явилось воспитание у летно-подъемного состава гордости и ответственности за свою технику, предприятие. Они подталкивают пилотов к совершенствованию и повышению профессиональной подготовки.

Валентин Васильевич постоянно изучает, готовится к занятиям, ленинские работы, литературу по экономике. Все темы он рассматривает через призму решений XXIV съезда КПСС. Кировское предприятие, где работает пропагандист, выполнило государственный план 1974 года к 16 декабря, а план по ПАНХ к 1 октября. И в этом есть вклад В. В. Захарова. Остается добавить, что пропагандистское мастерство В. В. Захарова основывается на его партийной принципиальности, глубоком знании дела, индивидуальном подходе к каждому слушателю.

В. БАРТЕНЕВ,
инженер-методист
по экономическому
образованию.

В 22 ЧАСА ноль-ноль минут транспортный Ан-12 вырuling на

МУЖЕСТВО

старт.

Обычный рейс. На борту 13 тонн груза — три контейнера и бухта треса. Груз надо доставить в Тюмени в Нижнеартуровск нефтяникам Самотлора.

Скорость на взлете была уже большой, выше критической, когда машину затрясло, словно велосипед на булыжной мостовой. Командир должен был сделать выбор: прекратить взлет или стремительно уйти в ночное небо. Одно из решений могло оказаться роковым. По характеру тряски пилоту Юрию Шнейдеру стало ясно: что-то случилось с передней ногой шасси.

Командиру, как правило, неумолимо отводятся скоротечные секунды, чтобы принять решение. В такие мгновения малейшая растерянность грозит катастрофой. Лишь величайшая собранность, хладнокровие и находчивость плюс профессиональное мастерство способны спасти положение.

Пилот увел самолет в небо. Передняя нога не убралась полностью в нишу — контрольная красная лампочка не загоралась. Командир доложил земле, попросил разрешения занять высоту 400 метров и пройти по большому кругу над аэродромом. Несколько раз пробовали выпустить переднюю ногу, «дожать» ее на место. Теперь не загоралась зеленая лампочка. Вскрыли люк в полу кабины сопровождения. Невероятно: сломан подкос, удерживающий стойку ноги в выпущенном положении.

— Ваше решение, командир? — запросила земля. Тут я должен пояснить, что их могло быть несколько.

Например, садиться «на брюхо» на грунтовую полосу. Но тогда самолет пришел бы в негодность. Командир ответил руководителю полетов так:

— Буду максимально выработать топливо, чтобы облегчить машину. Затем садиться на грунт на основные шасси.

Это означало, что при пробеге по полосе самолет непременно уткнется носом

БЫЛ ТАКОЙ

ФАКТ...

в землю и, задрав хвост, проползет несколько десятков метров до полной остановки. Известная доля риска была при любом решении. Командир выбрал из них самое трудное, потому что при мастерской посадке оно оставляло шансы сохранить самолет.

Тюмень меж тем дожила, как и положено, в Москву. Вскоре на борт Ан-12 последовала команда: перейдите на радиочастоту такую-то, вам будут переданы рекомендации заместителя министра гражданской авиации по летной службе. На помощь экипажу пришел старший товарищ, еще более опытный и умудренный — Борис Дмитриевич Грубий. Слово и его крепкие руки взяли за штурвал.

Круг за кругом ходил самолет, выработывая топливо. На борту без суеты готовились к посадке. Дополнительно закрепили контейнеры, чтобы они не сорвались. Командир уточнил с экипажем порядок действий — когда выключить

двигатели, когда полностью обесточить самолет, чтобы избежать пожара... И тут земля сообщила, что видимость резко ухудшается, и передала метеообводку по другим аэродромам. Он решил уходить в Омск.

...Омск. Земля сообщила, что к встрече готовы. Самолет стал заходить на посадку. Сегодня, когда все уже позади, членом экипажа кажется, что вовсе и не было предельного напряжения всех физических и моральных сил, когда от каждого зависело слишком многое... Просто в ноль часов сорок минут самолет очень плавно коснулся земли и побегал по ней с выключенными двигателями и потушенными фарами. И в кабине было непривычно темно.

А потом нос стал опускаться, почувствовали, как оторвались открытые створки ниши передней ноги. Послышался скрежет — самолет «пропахал» обтекатель радиолокатора 60-метровую борозду на посадочной полосе.

«Заместитель министра благодарит за посадку», — сообщили в командно-диспетчерском пункте. И все увидели, как командир обернулся к экипажу, широко заулыбался, словно стряхнув с плеч тяжесть недавнего напряжения:

— Славные вы ребята! Вот, собственно, и все. Остается сказать, что «переднюю ногу» на самолете заменили, повреждения легко исправили. Машина снова несет службу в небе. Там же, в небе, и экипаж Шнейдера.

А. МИРОНОВ.

У авиаторов Коми управления

Ради жизни на земле



Не считая памятной медали «За взятие Берлина», у Михаила Александровича Липина, авиатехника Сыктывкарского предприятия, только одна боевая медаль — «За отвагу». Хотя и ее, памятную медаль, как не считать! Не просто уча-

Интересные люди — фронтовики. О самом тяжелом молчат. А если и вспомнят, то наедине или — случай приведет — с хорошим другом, боевым товарищем. И он такой. Взрывной волной выбросило из машины. Землей присыпало.

Одно слово — война. Жестокое, ненужное, ненавистное слово.

На войне он был шофером, самым молодым, самым маленьким по росту в батальоне. И самым верным, ловким, почти «циркачом». Сначала возил продовольствие на передовую, потом горючее. Доставил —

и ходу обратно. «По газам!» — как они говорили. Проскочил, успел — твое счастье. Нет... от батальона осталось шесть человек.

Под Воронежем, Сталинградом наши танки стояли без горючего. Им грозило окружение. Вызвал его комбат, приказал: «Веди машины» и добавил: «Больше никому».

Что делать! Задание выполнять надо. Да и каждый из ребят в этой поездке знал, что его ждет. Липин решил немного схитрить. Все заранее было, в общем-то, предусмотрено. Немец засек скорость его машины — 60 километров, с таким расчетом и бил. И вот он решил ее изменить. Поставил в карбюратор жиклер большего диаметра.

90 километров. Мины рвутся сзади. Вот и часть. Доехал!

Ему говорят: «Давай остальные». Дали ему мотоцикл. Он на нем — до второй машины. Мотоцикл на канате заволок на цистерну. Опять в часть с машиной. И вот последняя, четвертая машина.

Но ее он не довел. Очнулся в госпитале. Под головой записка. Описано, при каких обстоятельствах был ранен. И подпись медсестры танковой части, куда он горючее доставлял. Какое имя — не разобрал. Рыжие пятна крови разлежались по бумаге. А как — легко обошлось, ушибло да поцарапало об кусты и камни, когда летел из машины. Вот именно за это выполненное задание и вручили ему медаль «За отвагу».

Когда начали наступать под Сталинградом, у него бомбой разбило машину. Шофер без машины — тоска. Оправился после второго ранения, стал заправщиком. Под Курском вновь возил снаряды для «катюш». И в Берлин въехал на машине. 9 мая, когда товарищи уже праздновали победу, у него в руках еще была путевка в Прагу.

А мирная жизнь почти сразу для него началась с авиации. Правда, сначала удалось устроиться только сторожем на аэродром, другого места не было. Но парень Липин был настойчивый, работающий. Выучился скоро на техника.

Им он работает и по сей день. Правда, за те 26 лет, что он в Сыктывкарском предприятии, успел заработать самый высокий, 6-й разряд. Знание «Отличник Аэрофлота», заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР, орден Трудового Красного Знамени...

Т. РАЗУМНОВА.



Поездка

А. Н. Косыгина

СЫКТЫВКАР, 5 марта. (ТАСС). Во время пребывания в Коми АССР член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин посетил города Печора и Воркута. Он побывал на промышленных предприятиях и новостройках Усинска — будущего города нефтяников и геологов, где интересовался вопросами развития нефтепромысла, условиями работы и быта трудящихся. В Воркуте А. Н. Косыгин побывал на шахте «Северная» имени 50-летия СССР, ознакомился с работой комплексно-механизированных лав, беседовал с шахтерами.



ствовал он во взятии столицы Германии, но и дошел до нее с боями от Воронежа и Сталинграда. Ранен, контужен был не раз. И если так уж разобраться, самая дорогая награда каждому солдату — не отягченная войной жизнь. И Победа. Все это ему досталось. А славою, как говорят, сочтемся.

Улыбается Михаил Александрович. Есть такое свойство памяти: через много лет представлять события, которые в то время казались страшными, опасными, в смешном свете. Видишь, слушают молодые ребята фронтовики и со смехом покатываются — как весело на войне-то было!

Побелел, как бумага, сознание потерял. Что ж тут смешного! Как что!

Стали товарищи его искать. Видят, из земли торчат только ноги и что повыше. Вытащили без признаков жизни. Ну, и как мертвого, положили в кузов, в часть везти собрались. Машину хорошо трянуло, и он пришел в чувство. Застучал по кабине. Выглянули — а он вновь без памяти. И так перепугались, даже не поверили, что жив. И как потом, в другой уже раз, из госпиталя бежал в странном наряде — что на себе нашлось плюс рваная куртка.

Как тут было знать, где опасность подстерегает.



ПУРЖИЛО. В тесноте сугробов виднелись только узкие тропки — идти по ним приходилось едва ли не боком. Но Елизавета Алексеевна пробиралась споро, ей, северянке, это не новость, такой снег. А вот и ее владения.

Лязнул замок, отворились двери, больше похожие на небольшие ворота. Это склад. Здесь заведен порядок, понятный только ей. Наверху — чехлы для самолетов, следующий ярус — сукно, куртки и так далее. На полу в коробках — разная мелочь: пуговицы, нашивки... Короче — все, чтоб одеть авиатора с ног до головы.

«Теть Лиза, валенок нет?» — «Нету. Приходите позднее». — «Мне куртку техническую. 52-й». — «Нет 52-го, Михаил брал 54-й, подошло». — «А, ну и нам подойдет».

Свернул. Ушел. День был не выдачной, посетителей немного. В выдачные они идут стайками, не по одному. В складе бывает шумно, весело. Тетя Лиза хозяйка здесь. Курить не разрешает. Замечание сделает не строго, конечно, но так, чтобы поняли, за порядок отвечает она.

Да и не пробудешь здесь, признаться, долго. Холод пробирает. Из четырех помещений отогреться можно только в одном. В остальных ткань отмеряешь — пальцы к ней липнут, особенно к синтетической. Из молодых кто придет работать — не больно задерживаются. А она привыкла.

Есть сорт людей, невыскательных к себе. Не в том смысле, что они охотно прощают себе все, а к другим лезут с придирками. Нет, в другом. Они молча стерпят все неудобства, если они касаются только их, потому что о

себе заботиться не привыкли. Мы мол, привычные.

Все знают Елизавету Алексеевну Паракожную в Печорском аэропорту, уверены, что никогда не подведет, не даст повода нехорошо отозваться о себе. Да и как не знать ее, когда работает она здесь уже столько лет? И медаль, которую ей не так давно вру-

чили, называется «Ветеран труда».

Близко к сердцу

О людях скромных профессий

Действительно, испытанный, честный ветеран. Не раз к Елизавете Алексеевне подступали с добрым советами: «Давай, Лиза, перучивайся на бухгалтера, будешь тебе спокойное занятие». Елизавета Алексеевна советы слушала, но с решением все тянула. «Я по характеру «ходячая», работу люблю беспокойную».

Так и пробыла она всю свою жизнь на бойких местах. Место тут раньше было первозданное: тихо покачивались сосны, росло много грибов. Помнит житель тогдашней Печоры, что брали с собой туда не по одной корзине. И вот вспугнули тишину, да еще как — ревом моторов самолета. А до этого все, работники, не считаясь со временем и должностью, раскорчевывали пни, разравнивали песок, убирали всякий хлам, в общем, создавали новое предприятие.

В распоряжении Печорского аэропорта в то время была лишь одна машина. Но зато были руки — горячие, работающие, неуто-

мимые. Елизавета Алексеевна числилась аэродромной рабочей, но была и мотористом, и заправщиком заодно. Народу не хватало, а единицы заправщика вообще не было. Мужчины не успевали справляться одни. А у нее был особый дар так же быстро, как и с людьми, осваиваться с техникой. Помогала где только могла. Дом для

нее тогда фактически был только местом для ночевки. Да и жили еще как придется, в тесноте, жилье только начинали строить. Старшая ее дочь Клара крутилась при ней. Оставить было не с кем, муж с фронта не вернулся, родня далеко.

А работы всегда вдоволь. Много профессий перепробовала Елизавета Алексеевна: была и кассиром, и кладовщиком в отделе перевозок и в гараже. Все казалось интересными. Нравилось и то, что она всегда была среди людей: с ними легче переносить невзгоды. Людской шум, разговоры теснили в сторону грустные мысли. Рос и рос аэропорт, и это вносило в жизнь Елизаветы Алексеевны большой и светлый смысл. Каждый год, каждый день приносил перемены. Вот уже сошел с полосы последний Як-12. Ан-2 стал теперь своим, а не просто залетным из других краев гостем. Вырос коллектив, пришло много новых специалистов, интересных, грамотных людей.

«Ох, серая я была. Жила в деревне. Песен не пела, радио не слушала. Мир

мне книги открыли. Много было их, самых разных в республиканской библиотеке в Сыктывкаре. Туда меня библиотекарем направил после совпартшколы. У читателей училась, ко всему прислушивалась».

Мир обрел новые краски, сползала, как слой пыли, после хорошего дождя, серость с самой Лизы. Но вот захолустье пос-

Теперь и он повел цепочку из пяти машин. Шоссе непрерывно бомбили. Хоть часы проверяй, так точны были интервалы между бомбежками. Ехали через сто метров друг от друга. Он — во главе колонны. Место голое. Лес весь бомбами уничтожен. Они у немца на виду. Заметили — стали бомбить. Липин выбрался из кабины, залег в кювете. Выскочил, последняя машина пользует — прямое попадание. Пробежал к остальным. Все без водителей, а они совсем юные ребята были. Сгорели. Видимо, собрались все у пятой, а в нее как раз бомба. Еще живым застал только одного, да и тот уже не мог говорить.

Сыктывкара — Усть-Уса, Кожва, Печора, тоже, в общем-то, разница со столицей республики не маленькая. Но она уже не заскучала нигде. А Печору любила за тишину, за то, что все здесь привычное. На работу кладовщика ведь как посмотреть? Товарищ много всякого, оформляй его, раскладывая, ревириуй и так далее. Есть такие — на людей им взглянуть некогда. Забываются в склад — не видно, не слышно. Как в норе. Кому выдает, какое — безразлично, лишь бы расписался. А ведь как это важно — хорошо ли работник одет, вовремя ли, впору ли. Не бранил ли его кладовщик, когда выдавал новое. А то носить будешь и вспоминать про недоброе. А для аэрофлотовца, который вырастает в свою рабочую форму, как в кожу, неотделим от нее для всякого пассажира, — тем более.

В такие рассуждения Елизавета Алексеевна не пускалась. Ей и задумываться не надо, что вещь — она для человека. Ясное дело, так. И никогда не повеет от ее слов холодом.

Р. ТАНИНА.



В роли Валерия Чкалова

Недавно по телевидению показывали старый художественный фильм «Валерий Чкалов», который до войны мальчишки смотрели, наверное, по добром десятку раз. В нем роль легендарного советского летчика сыграли народный артист республики В. В. Белокурова и пилот Т. К. Чигарев, с блеском дублировавший главного исполнителя в воздухе при «выписывании» фигур высшего пилотажа.

До последнего времени о Трофиме Константиновиче было известно очень мало. А он прожил короткую, но яркую, как испытательный полет, жизнь. В том, что сейчас мы знаем ее подробности, заслуга юных следопытов музея Г. Я. Бахчиванджи в кольцовской школе. Именно они

не давал результатов. Но постепенно нашлись документы и свидетели славных дел.

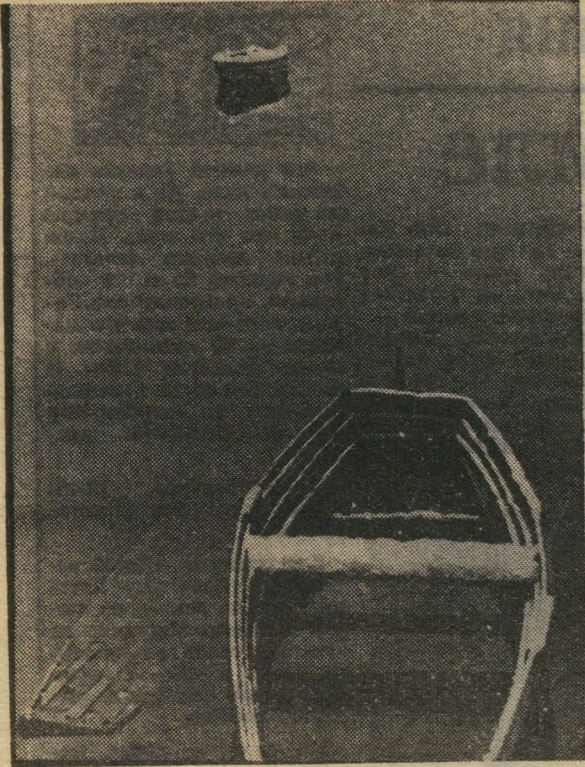
зрителей на знаменитых праздниках в Тушино буквально захватывало дух. В 1936 году за отличные бое-

карточки, свои воспоминания. Школьники пригласили родных героя к себе в гости, устроили им теплую встречу, показали специально для них оформленный альбом под девизом «Жизнь — подвиг!».

Покойся Чигарев на тихом кладбище в поселке свердловских авиаторов рядом с могилой Г. Я. Бахчиванджи, человека, успевшего на первом реактивном истребителе сделать шаг в будущее. Ныне на могиле Трофима Константиновича стоит каменный обелиск, пионерские отряды борются за право носить его имя.

В. ЗАЙЦЕВ.

На снимке: в перерыве между съемками фильма «Валерий Чкалов», слева — Т. К. Чигарев.



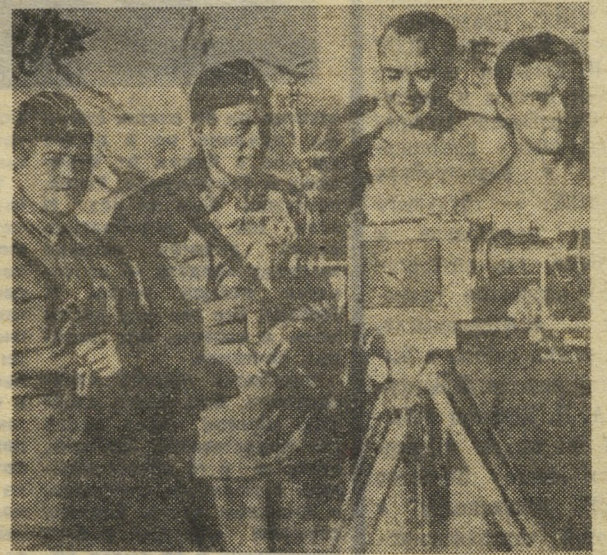
ПУТИ И СУДЬБЫ

Оказалось, что Чигареву было не в диковинку сниматься на экране. Его можно видеть в популярной кинокартине «Истребители» как дублера Марка Бернеса, играющего Сергея. Сохранилась и редкая фотография, где он запечатлен в перерыве между съемками.

Режиссеры заметили Чигарева во время одного из московских воздушных парадов. Тогда он служил в должности заместителя командира авиаполка, его самолет выделял такие «коленца», от которых у

высокие качества аса наградили орденом Красной Звезды. А когда началась Великая Отечественная война, он самоотверженно защищал Москву. Затем опытный летчик стал испытателем. Погиб он в октябре 1941 года в уральском небе, при опробовании новой техники.

Его вдова Ольга Дмитриевна, сестры и дочери передали в Кольцово чигаревскую наградную книжку, семейные фото-



ВЕСЕННИЙ ПРИЧАЛ...

Поднялся в воздух Як-42 — новый реактивный пассажирский лайнер.

Это произошло 6 марта на одном из подмосковных аэродромов. На-

Стартует Як-42

стало время для пробы крыльев нового детища опытного конструкторского бюро, руководимого дважды Героем Социалистического Труда А. Яковлевым.

В. БЕЛИКОВ.



Что? Где? Когда?

Только что опубликованные в США официальные данные свидетельствуют о том, что в 1974 году в результате катастроф

Опасные рейсы

американских пассажирских самолетов погибло 467 человек. Крупная катастрофа произошла в декабре, когда авиалайнер компании «Транс уорлд эйрлайнз» врезался в холм при подлете к международному аэропорту близ Вашингтона, что привело к гибели 92 человек. Основная вина за рост числа авиационных катастроф ложится на федеральное авиационное управление, которое, как свидетельствует доклад специальной подкомиссии по расследованиям палаты представителей конгресса США, «порой проявляет полную индифферентность к мерам по обеспечению безопасности пассажиров».

«Неделя».

К друзьям-однополчанам

ВETERАНЫ 10-й ГВАРДЕЙСКОЙ ДИВИЗИИ ГВФ ЮБИЛЕЙНАЯ ВСТРЕЧА ВETERАНОВ НАМЕЧЕНА НА 8 МАЯ 1975 ГОДА ВО ВНУКОВО.

Просим срочно до 1 апреля сообщить в комитет следующее:

1. Фамилию, имя и отчество и вашу должность в дивизии.

2. Домашний адрес и место работы (если работаете).

3. Приедете ли вы на встречу ветеранов 8 мая 1975 года и нужно ли вам место в гостинице.

Адрес: Москва, К-27, 103027. Московское ордена Ленина транспортное управление ГА. Отдел кадров, Наволочному С. И.

Комитет ветеранов.

ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ ПО СЛЕДУЮЩИМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ С ОТРЫВОМ ОТ ПРОИЗВОДСТВА:

динамика, прочность и надежность машин, приборов и аппаратуры; электрооборудование летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; теоретические основы радиотехники; радиосвязь; радиосвещение и телевидение; радиолокация и радионавигация; радиопередающие устройства; техническая кибернетика и теория информации; элементы и технические средства управления и регулирования; автоматизированные системы переработки информации и управления; металлургия и термическая обработка металлов; эксплуатация авиационной техники; экономика, организация управления и планирования гражданской авиации; финансы, денежное обращение и кредит.

БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА:

сопротивление материалов и строительная механика; конструкция и проектирование летательных аппаратов; двигатели летательных аппаратов; теоретические основы радиотехники; радиопередающие устройства; автоматизированные системы переработки информации и управления; вычислительная техника; автоматическое управление и регулирование; теоретические основы электротехники; техническая кибернетика и теория информации; элементы и технические средства управления и регулирования; эксплуатация авиационной техники; техника безопасности и противопожарная техника; экономика; организация управления и планирования гражданской авиации.

ПРАВИЛА ПРИЕМА В АСПИРАНТУРУ:

1. В аспирантуру с отрывом от производства принимаются лица в возрасте до 35 лет, а без отрыва от производства до 45 лет, имеющие законченное высшее образование, проявившие способности к научно-исследовательской работе и имеющие опыт работы по избранной научной специальности (профилю), а также молодые специалисты после окончания

вуза по рекомендациям совета вуза (факультета). 2. Заявление о допуске к вступительным экзаменам подается на имя ректора института. В заявлении необходимо указать вид аспирантуры (с отрывом или без отрыва от производства) и по какой специальности поступает в аспирантуру.

К заявлению необходимо приложить: — личный листок по учету кадров с фотокарточкой 4×6 см; — копию диплома о высшем образовании и выписку из зачетной ведомости (приложение к диплому); — характеристику с места работы и автобиографию;

— список опубликованных научных работ, научных-технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах. Лица, не имеющие этих работ, представляют письменные доклады (рефераты) по избранной специальности.

Желательно, чтобы тема реферата была близка к диссертационной теме, над которой предполагает работать поступающий в аспирантуру;

— выписку из протокола заседания совета вуза (факультета) для лиц, рекомендованных в аспирантуру непосредственно после окончания вуза;

— удостоверение по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов для лиц, сдавших полностью или частично экзамены

Объявление

Рижский Краснознаменный институт инженеров ГА им. Ленинского комсомола сообщает о приеме в аспирантуру в 1975 году

кандидатского минимума; — справку о состоянии здоровья с заключением о пригодности для обучения в аспирантуре института ГА.

3. Желающие поступить в аспирантуру проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает в приемную комиссию свое заключение и письменное согласие осуществлять научное руководство.

4. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы вуза. Вначале сдается экзамен по спецдисциплине.

5. Лица, полностью сдавшие кандидатские экзамены, предусмотренные по данной специальности, освобождаются от вступительных экзаменов и пользуются преимущественным правом при зачислении в аспирантуру.

6. Лицам, сдавшим кандидатские экзамены частично и имеющим научные труды, изобретения, разрешается сдавать кандидатские экзамены вместо вступительных экза-

мен. Лица, принимаемые в аспирантуру с частично сданными кандидатскими экзаменами, пользуются оплачиваемым отпуском для сдачи оставшихся вступительных экзаменов из расчета 10 дней на каждый экзамен.

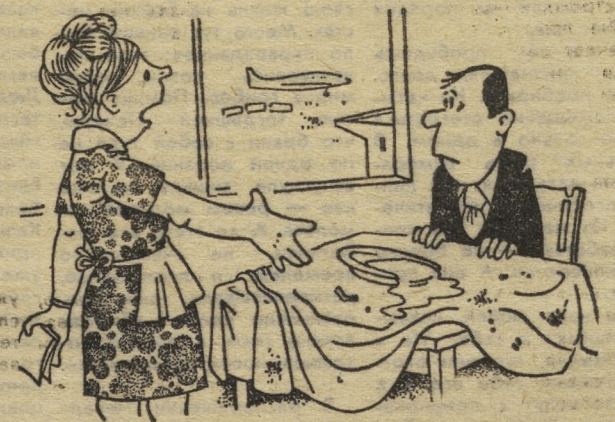
9. Основанием на право получения отпуска является извещение из института о допуске к собеседованию и сдаче экзаменов.

ВСТУПИТЕЛЬНЫЕ КОНКУРСНЫЕ ЭКЗАМЕНЫ ПРОВОДЯТСЯ С 1 ПО 30 АПРЕЛЯ 1975 ГОДА.

Прием документов от поступающих в аспирантуру производится по адресу: 226106, ГСР, г. Рига, ул. Ломоносова, 1, аспирантура. Тел. 24-92-53.

Рис. С. АШМАРИНА.

СМЕХО-СКОП



Не нравится в нашей столовой — летите в другой аэропорт.

НАШ АДРЕС И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

НС 14165. Заказ № 3968.