



19 АПРЕЛЯ—ВСЕ НА ЛЕНИНСКИЙ КОММУНИСТИЧЕСКИЙ СУББОТНИК!

«Коммунистические субботники необыкновенно ценны, как фактическое начало коммунизма... Коммунизм начинается там, где появляется самоотверженная, преодолевающая тяжелый труд, забота рядовых рабочих об увеличении производительности труда, об охране каждого пуда хлеба,

угля, железа и других продуктов, достаемых не работающим лично и не их «ближним», а «дальним», т. е. всему обществу в целом, десяткам и сотням миллионов людей, объединенных сначала в одно социалистическое государство, потом в Союз Советских Республик».

В. И. Ленин.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

**НА ФИНИШЕ
ПЯТИЛЕТКИ—
ПЯТЫЙ,
ЗАВЕРШАЮЩИЙ**

Авиатор УРАЛА

ОРГАН УРАЛЬСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
В ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

№ 16 (1981)

СРЕДА,

16

АПРЕЛЯ

1975 г.

ГОД ИЗДАНИЯ

XXXIII

Цена 2 коп.

«Трудовые будни — праздники для нас...»

Киров

Сотни авиарботников Кирова примут участие в коммунистическом субботнике. Штаб по подготовке субботника во главе с секретарем партбюро предприятия Т. И. Марковым определил объем работ всем службам.

250 человек в этот день будут заниматься подготовкой техники к полетам. Часть людей — уборкой территории предприятия, посадкой деревьев.

У пилотов летных подразделений в этот день также поставлена своя задача. Однако, к ее выполнению они приступили накануне субботника. «Налетать в счет субботника по 2—3 часа и перечислить заработанное в фонд пятилетки» — такое обязательство было принято всеми пилотами подразделений. Половина уже сегодня может доложить о выполнении обязательства. В их полетные задания было вписано: «в счет субботника».

Около 1500 рублей — такой вклад в фонд пятилетки внесут пилоты Кирова.

Челябинск

На днях состоялось заседание штаба по подготовке к Ленинскому субботнику. На заседании уточнялось, какие работы будут выполняться различными службами и подразделениями в день «красной субботы». В летном подразделении уже с 17 марта пилоты группами работают в счет субботника. Они помога-



На хорошем счету в коллективе — коммунистическом пред-приятии экипаж Ан-12, где командиром В. С. Лукаюнов. Все члены

НА СНИМКЕ: второй пилот С. Д. Данилов, бортрадист Н. М. Юркин, командир корабля В. С. Лукаюнов, бортмеханик В. А. Васильев, штурман В. П. Поджарый. Фото В. СТЕПАНОВА.

ют прокладывать трассу газопровода. Бригады авиатехников в нерабочее время сменили 4 двигателя у самолетов.

В день «красной субботы» работники службы перевозок будут благоустраивать территорию аэропорта, красить ограждения, белить деревья. Отдел материально-технического снабжения займется наведением порядка на складах, связисты службы РИС проведут регламентные работы на своих объектах.

Пермь

19 апреля авиатехники предприятия МВЛ выполняют

трудоемкие регламенты на самолете Ан-2 и вертолете Ми-1, связисты производят техобслуживание трех комплектов радиоаппаратуры, шоферы и автомеханики отремонтируют четыре машины и еще три покрасят.

А летные экипажи «химиков» в этот день будут трудиться над полями. Часть дневного заработка пилоты перечислят в фонд пятилетки.

Уже сейчас в авиапредприятии трудятся в счет субботника. Несколько раз выходили на уборку территории работники службы РИС, УВД, летного подразделения, планового отде-

Курган

Авиатехники встретят субботник, посвященный 105-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, на своих рабочих местах. В этот день они выполнят 100-часовой регламент

на самолете Ан-2 и 50-часовой — на Ан-24. Смена, не занятая на производстве, займется уборкой территории. Так же распределили силы и в летном подразделении: уборка территории и работа по специальности. Пилоты 22-х экипажей, выполняющих в этот день рейсы, отчислят часть заработка в Фонд мира.

На ударной вахте

В летном подразделении Уктусского авиапредприятия состоялось комсомольское собрание. На этом собрании было принято решение: встав на трудовую вахту в честь 30-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, обеспечить полную безопасность полетов при отличном качестве работы, в срок с 1 по 9 мая отработать каждому экипажу не менее двух часов безвозмездно с отчислением заработанных денег в Фонд мира. Мы надеемся, что наш почин поддержат и другие коллективы.

А. ЧИРВА,
секретарь
комсомольской
организации
подразделения.

Свердловск

Новый кольцовский клуб засверкает в субботу чистыми стеклами окон, умоются его залы, лестницы и коридоры. В уборке здания будут участвовать 20 бортпроводниц. А их подруги, что находятся в рейсах, перечислят в Фонд мира часть дневного заработка.

Ударная работа в честь ленинского юбилея будет кипеть на грузовом складе. Выполнение коммерческой плановой загрузки, складирование груза, уборка территории — таков план дня.

В службе ГСМ «красная суббота» продлится четыре дня. 19 апреля одна смена будет заниматься приведением в порядок оборудования, его профилактикой. Остальные три смены выйдут на субботник 21, 22 и 24 апреля.



12 апреля — День космонавтики

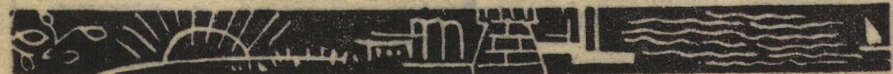
«...Юрий Гагарин останется и для нас, и для всех будущих космонавтов как самый яркий маяк на пути в космос».

В. ШАТАЛОВ,
дважды Герой Советского Союза,
летчик-космонавт.

КОЛЛЕКТИВ авиаторов стоялись встречи с избирателями Ижевского предприятия по разъяснению положения о выдвижении своих кандидатов выборах. Агитаторы аэропорта в состав окружной избирательной продолжают работу с избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет Удмуртской АССР, в городской и районный Советы. Агитколлектив во главе с руководителем, инженером ОТК авиатехнической базы Н. Н. Петровым оперативно и широко развернул свою работу.

РАБОТНИКИ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ! РАЗВИВАЙТЕ И СОВЕРШЕНСТВУЙТЕ СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ! ВСЕМЕРНО УЛУЧШАЙТЕ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА, ПОЛНЕЕ УДОВЛЕТВОРЯЙТЕ ЗАПРОСЫ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ!

(Из Призывов ЦК КПСС к 1 Мая 1975 года)



ДОГОВОР

О социалистическом соревновании между коллективами службы движения Приволжского и Уральского управлений ГА на 1975 год

В ответ на Обращение ЦК КПСС к партии, к советскому народу и постановлению ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «О Всесоюзном социалистическом соревновании работников промышленности, строительства и транспорта за досрочное выполнение народнохозяйственного плана 1975 года», в целях совершенствования методов УВД и ликвидации предпосылок к летным происшествиям, мы, работники службы движения Приволжского управления ГА, берем на себя следующие социалистические обязательства:

1. Путем комплексного и активного использования всех радиотехнических средств УВД, в т.ч. точного соблюдения установленной технологии работы и фразеологии радиообмена, проявления здоровой инициативы обеспечить УВД без летных происшествий, предпосылок к ним и нарушения режима полетов.

2. Путем тщательного анализа метеорологической обстановки на воздушных трассах и в аэропортах всемерно содействовать продвижению рейсов по расписанию. Сокращать время нахождения самолетов на предварительном

старте с работающими двигателями, тем самым содействовать выполнению государственного плана и достижению регулярности отправок самолетов по управлению не ниже 90 проц.

3. Добиться в 1975 году 100 проц. укомплектования командных пунктов УВД, согласно нормативной численности.

4. Добиться взаимозаменяемости диспетчеров для работы на родственных пунктах УВД не менее, чем на 90 проц.:

а) диспетчер круга — диспетчер посадки;

б) диспетчер подхода — диспетчер круга;

в) диспетчер подхода — диспетчер СДП;

г) диспетчер РДП ВВП — диспетчер РДП нижнего воздушного пространства и между секторами.

5. За счет спрямления маршрутов по установленным воздушным трассам при отсутствии полетов сэкономить в 1975 году 500 тысяч рублей.

6. Проведением широкой разъяснительной и воспитательной работы среди личного состава службы движения:

а) исключить случаи на-

рушения трудовой дисциплины;

б) обеспечить строгое соблюдение Морального Кодекса строителя коммунизма всеми работниками службы движения;

в) провести конкурс «На лучшую службу движения аэропорта управления».

7. Изучать, обобщать передовые методы работы диспетчеров, руководителей полетов и распространять их в коллективах службы движения предприятий.

Работники службы движения Приволжского управления ГА обратились к работникам службы движения Уральского управления ГА с предложением продолжать социалистическое соревнование по вышележащим пунктам в 1975 году.

Договор обсужден и принят на совещании работников службы движения Уральского управления 2 апреля 1975 года.

ПРЕСС-СЛУЖБА

«ОНИ СРАЖАЛИСЬ ЗА РОДИНУ»

Стенд под таким названием оформлен в службе движения аэропорта Киров. Он рассказывает о всех бывших фронтовиках, ныне работающих в службе. Стенд оформлен с большим вкусом и выдумкой. Чеканка, фотографии, выразительные, содержательные подписи. К 30-летию Победы такие стенды, посвященные бывшим воинам, оформлены и в других службах предприятия, службе связи, перевозок. Но стенд движением признан самым удачным. В этом заслуга диспетчеров Б. Н. Бичерикова, А. А. Воробьева, занимавшихся его оформлением.

«1 ноября 1974 года самолет Ан-12, командира корабля Плотникова, принадлежащий Свердловскому авиапредприятию, выполняющий специальный рейс, был задержан в аэропорту Владивосток на 14 часов сверх нормативного времени при следующих обстоятельствах: самолет разгружали всего лишь 2 грузчика, в результате чего экипаж вынужден был принять непосредственное личное участие в разгрузке самолета. В тот момент, когда две трети груза были сняты, по распоряжению начальника смены, машина, принимавшая участие в разгрузке, была переведена на новое место работы. Самолет продолжал оставаться неразгруженным».

На просьбу экипажа о выделении автомашины на разгрузку самолета диспетчер Сеньшина по громкоговорящей связи заявила, имея в виду экипаж: «Пусть больше побегают, тогда разгрузим».

На простой самолета был составлен акт и оформлено исковое заявление в Арбитраж МГА, который по достоинству оценил организацию погрузочно-разгрузочных работ в аэропорту Владивосток, взыскав 1674 рубля. Обращает на себя внимание тот факт, что вместо служебного расследования о истинных причинах задержки, командование Владивостокского авиапредприятия стало ссылаться на какую-то «личную» недисциплинированность командира корабля Б. П. Плотникова, на отсутствие груза и т. д.

Вышеприведенный текст — это текст искового заявления, а не жалобы в Дальневосточное управление гражданской авиации, хотя для написания таковой есть все основания. Это обычное дело, рассмотренное 5 марта 1975 года Арбитражем МГА.

В конце февраля этого года юридическим отделом МГА была проведена работа, в результате которой установлено, что ограничения, даваемые аэропортами в приеме и обслуживании самолетов Ан-12, юридической силы не имеют и законными не признаются. Небольшой пример для пояснения: самолет совершил посадку в неприемное время, его могут не обслуживать 10 часов, сумма штрафа составит 1200 рублей, но их взыскать будет невозможно. Вот и получается, что самолеты простаивают

на земле, пилоты пишут акты, юрист оформляет материалы в Арбитраж, Арбитраж в иске отказывает.

Пилоты, видя, что составление актов о простое не приносит какой-либо реальной пользы, перестают их писать. И стоят на земле самолеты.

А между тем, в «Информации о развитии гражданской авиации в 1974 году» говорится: «Министр граждан-

ской авиации в 1974 году составил всего лишь несколько часов в сутки.

Таким образом видно, что при незначительном налете времени самолеты выполняют 7,1 процента всех грузовых перевозок. Если же представить себе оптимальный вариант, то есть использование самолетов Ан-12 на 100 процентов, то получим, что 44 проц. грузов, то есть почти половину самолеты Ан-12 могут пе-

ревозить уже в недалеком будущем. Остается только предполагать, какой эконоимический эффект дает полное и рациональное использование самолетов Ан-12 в общесоюзном масштабе, сколько миллионов рублей может получить Аэрофлот дополнительно. Не случайно название этой статьи, так как статистика показывает: в среднем из 24 часов самолет находится на земле слишком долго. Немногим лучше положение и в лучшем авиапредприятии страны — Домодедовском.

Ан-12 на земле или немного арифметики

Обсуждаем статью «АН-12 в небе и на земле»

ской авиации товарищ Б. П. Бугаев отмечает, что в связи с выдвиганием на первый план наряду с количественными качественными факторами экономического роста, самое главное сейчас — это по-хозяйски, с наибольшей эффективностью использовать авиационную технику, повышать коммерческую загрузку и оборачиваемость самолетомоторного парка, рационально распределять его по авиалиниям, добиваться сокращения непроизводительных простоев на техническом обслуживании и ремонте. Другими словами, всемерно повышать экономическую отдачу каждого самолета и вертолета». И это не надуманное, а продиктованное жизнью, всем ходом развития гражданской авиации положение.

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, небольшой анализ, основанный на имеющихся цифрах о работе самолетов Ан-12, показывает, что они используются еще крайне нерентабельно. Вот цифры: самолеты Ан-12 выполняют всего лишь 7,1 процента перевозок грузов в общесоюзном масштабе, в то время, как ИЛ-18 — 35 процентов. А ведь самолет Ан-12 специально предназначен для грузовых перевозок. Больше того, известно, что налет на один самолет

Отсюда видно, что простой на земле — это беда не только Свердловского авиапредприятия, но и всех других авиапредприятий страны.

Говоря о простоях, нельзя пройти мимо того, что Министерство гражданской авиации постоянно стремится улучшить работу самолетов Ан-12. Было издано много приказов МГА. Все они отменены последним, действующим и сегодня приказом МГА № 91 от 23 апреля 1974 года, в котором предусмотрено, что за каждый час задержки взыскивается штраф с аэропорта, где произошла задержка, в сумме 120 рублей. Свердловское авиапредприятие, пользуясь своим правом, предъявляет иски к другим аэропортам страны и взыскивает с них штрафные суммы. Только с 1 января 1975 года по март включительно Арбитраж МГА взыскал в пользу Свердловского предприятия 8 тысяч 064 рубля. И это только за один простой самолетов Ан-12. Так, Арбитраж МГА взыскал в пользу Свердловского авиапредприятия 3730 рублей только с Толмачевского аэропорта (Новосибирск), с Домодедовского аэропорта 1160 рублей, с Хабаровского предприятия 1080 рублей и с ряда других. Для сравнения можно сказать, что за 1973 год и 1974 в пользу Свердловского предприятия Арбитражем МГА за простой самолетов взыскана сумма 6 тысяч 818 рублей. Таким образом, только за 3 месяца 1975 года взыскано больше, чем за два года.

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, в настоящее время самолеты Ан-12 являются «пасынками», их обслуживают в последнюю очередь. А ведь есть приказ МГА от 31 декабря 1969 года, где прямо указано: «Все

самолеты Ан-12, выполняющие полеты на международных и внутренних авиалиниях, обслуживать в аэропортах наравне с рейсовыми пассажирскими самолетами». Этот приказ никем не отменен, но почему-то забыт. Вернемся вновь к арифметике: содержание самолета Ан-12 для предприятия обходится за 1 час в 360 рублей. В течение года, с 1 апреля 1974 года по 1 апреля 1975 самолеты Свердловского предприятия простояли в других аэропортах 100 часов, следовательно авиапредприятию причинен убыток в сумме 36 тысяч рублей, но взыскано лишь 12 тысяч. Остальные 24 тысячи потеряны безвозвратно. Сумма — 100 часов названа на основании составленных актов, а кто может сказать, сколько часов самолеты простояли на земле и акты не составлялись?

Невольно напрашивается вопрос: «Почему это происходит?» Во-первых, из-за высокой суммы штрафов. Поднятие ее со 120 до 360 рублей оказало бы большее воздействие на руководство аэропортов, где неудовлетворительно работает почтово-грузовая служба. Во-вторых, самолеты Ан-12 вне расписания обслуживаются по утвержденному плану-графику. Практически это означает следующее: «Самолет, приземлившийся в аэропорту с опозданием на 1—2 часа, считается выбывшим из плана-графика: хотя он и простоял 10 часов под разгрузкой, Арбитраж штрафную сумму не взыщет. Но ведь простой-то в действительности был. По нашему мнению, нужно увеличить штрафные санкции».

Это предложение чисто юридического характера и должно оно решаться Министерством гражданской авиации. Что же касается предложения по улучшению почтово-грузовой работы службы, то здесь нужно просто выполнить приказы МГА, касающиеся обслуживания самолетов Ан-12. Ведь уже в приложении № 757 от 1969 года говорилось о создании специальных комплексных бригад и было предложено выполнить ряд других мероприятий.

Что же касается простоев в Пермском аэропорту, можно сообщить, что он является рекордсменом по простоям этого вида самолетов. Так, 13 февраля 1975 года самолет Ан-12 № 12997 простоял 17 часов 23 минуты. Не отстают от него и Челябинский аэропорт, в котором 10 января 1975 года самолет Ан-12 № 11017 простоял 13 часов. Поскольку Челябинское и Пермское авиапредприятия входят в Уральское управление гражданской авиации, оно и должно решить вопрос о взыскании штрафных сумм. В заключение хотелось бы обратить внимание на то, что вопрос о рентабельности самолетов Ан-12 лишь часть общего вопроса, ведь наравне с самолетами Ан-12 простаивают на земле и грузовые самолеты других типов.

Думается, что пришло время, когда пора поднять вопрос о простоях самолетов Ан-24, Ан-26, поставить вопрос перед компетентными органами о целесообразности издания приказа о простоях этих самолетов. И почему бы Уральскому управлению гражданской авиации не выступить инициатором в этом деле?

А. СТЕНИН,
старший юрист-консульт Свердловского предприятия.



Последний осмотр вертолета перед полетом.

Фото В. СТЕПАНОВА.

«В одной эскадрилье служили друзья...»



То, что вам предстоит здесь прочитать, я узнал от моего боевого друга, однополчанина, летчика комсомольского авиаполка Михаила Николаева.

Многие мои однополчане остались на поле брани, героически защищая Родину от фашистских полчищ. Память о них никогда не умрет. Они отдали свои жизни за свободу и счастье молодого поколения. Те мальчишки и девчонки, чье детство выпало на суровые годы войны, сейчас зрелые, взрослые люди, трудовыми делами множат боевую славу воинов. Они — рядом с нами. И не всегда мы знаем о том, что их детство было опалено войной. В одном коллективе со мной трудятся И. Е. Машкинский и В. Н. Денисов, главный инженер управления и начальник наземных служб. Во время войны им было по 10—12 лет. В таком возрасте оба они испытали тяжесть и горе оккупации. Их родные места как раз и освобождал от оккупантов наш комсомольский авиаполк. И человек, о котором пойдет речь в рассказе моего товарища, также прошел здесь с боями. Я сам не был знаком с ним, но горжусь, что такие, как Павел Ивановский, служили вместе со мной.

Н. КУДРЯШОВ,
начальник отдела
движения УрУ ГА.

В КАНУН 30-летия Победы над фашистской Германией мне хочется рассказать читателям об одном своем боевом товарище Павле Ивановском, которому не суждено было дожить до светлого Дня Победы. Он погиб в боях за освобождение Венгрии.

На юго-восточной окраине небольшого венгерского города Сарваш (в развилке дорог) есть маленький курган. На том кургане — четырехгранная пирамидка с пятиконечной красной звездой на вершине. На пирамидке — в траурном оформлении под стеклом фотокарточка русского воина-богатыря. Он, как живой, смотрит на мир. Добрая улыбка, собравшая у уголков глаз мелкие сеточки морщинок... Ордена воинской доблести на груди — орден Красного Знамени и орден Отечественной войны первой степени.

Офицерские погоны на широких плечах.

Лаконична надпись под фотоснимком: «Русский летчик, старший лейтенант Павел Иванович Ивановский. Погиб в ночь с 6 на 7 октября 1944 года».

У подножья кургана — множество живых цветов. Красные розы, пионы, гвоздики... Каждый путник, выезжающий из Сарваша на Дьюлю, считает своим долгом остановиться здесь и почтить память героя минутой молчания.

Здесь похоронен мой боевой друг, мой командир, любимый комсомольского авиаполка Паша Ивановский — парень из города Ржева.

НОЧНОЕ небо взрывалось сполохами далеких пожаров. Слово вспышки молний, они освещали красным светом и без того багровый осенний лес. Темные силуэты самолетов, выведенных на линию боевой готовности, тоже принимали окраску зарева.

На аэродром донеслись раскаты артиллерийской канонады, частая дробь пулеметов.

— Слушай приказ, — привычно обратился к полку начальник штаба. — Всеми имеющимися самолетами бомбить войска и боевую технику противника в северо-западной части города Ржева. Напряжение — максимальное.

Никогда раньше младший лейтенант Павел Ивановский даже и в мыслях не допускал, что враг бу-

дет топтать нашу священную землю. А вот, поди ж ты, под самую столицу пришел. Правда, Москва оказалась ему не по зубам. Крепко им здесь досталось. Но они никак не хотят смириться. Ржев, родной Ржев, город детства и юности Павла, превращен противником в главный опорный пункт «линии обороны фюрера». Отсюда в любой час можно ждать нового наступления немцев на Москву.

Раздумья летчика прервал политрук Борис Жданов.

— Летим, Паша! — Да, конечно, — ответил Ивановский машинально, продолжая думать о своем. Ведь там, во Ржеве, под немцем остались советские люди... Нет, не те слова. Там — родные и близкие. И сейчас он полетит на Ржев. Не на побывку, не в гости. Повезет бомбы — гостинцы для оккупантов.

— Так что ж ты стоишь! Пошли к самолету, — сказал политрук.

— А где мой штурман! — спохватился вдруг Павел.

— Я полечу с тобой, — выдал Борис, стараясь, чтобы Ивановский не раскрыл его тайных мыслей. Политрук получил задание проверить, как будет вести себя Ивановский над родным городом.

ПОЛЕТ занял немногим более часа. Жданов внимательно наблюдал за действиями летчика. На земле шло ожесточенное сражение за железно-

дорожную станцию Панино. Гитлеровцы, отступая, уничтожали все, оставляя за собой «мертвую золу».

Павел беспокойно глядел то за левый, то за правый борт.

— Что ты там увидел! — спросил летчика политрук.

— Гады!.. — только и смог сказать Ивановский. Вот и Ржев. Жданов ожидал, что летчик еще больше станет волноваться. Ведь бомбить они будут его родной город. Ивановский же уверенно вывел самолет на курс, приглушил мотор, чтобы не дать противнику себя обнаружить раньше времени и пробасил:

— Товарищ капитан, спустимся пониже, выберем цель посolidней.

— Цель-то у нас площадная.

— Верно. Но не по домам же бить, а по живой силе и технике противника.

Отбомбились по скоплениям автомашин, движущихся к Волге. Ушли из-под обстрела буквально по крышам домов.

— Смело летает, — доложил политрук эскадрильи комиссару полка после завершения боевого вылета. — Задачу понимает правильно.

После этого Ивановский стал летать на Ржев со своим постоянным штурманом старшиной Иваном Дубовиченко.

Особенно запомнился мне один вылет. Обычный и в то же время довольно

интересный.

«Подскоки» — так мы называли полевой аэродром, на который прилетали с базы на ночь, чтобы быть ближе к противнику и сделать больше вылетов, — в ту ночь пережил несколько тревожных минут. От линии фронта, быстро снижаясь, шел самолет с зажженными аэронавигационными огнями.

— Чей это самолет! — удивились мы.

— Да он, чего доброго, наш «подскок» может демаскировать...

Метров с двадцати от земли летчик включил фару и посадил самолет.

К нему подбежал заместитель командира полка Федор Кузовиткин:

— Ты что не выключаешь АНО! — что есть силы крикнул он.

— Как не выключаю! — удивился Ивановский. — Посмотрите, я даже не включил их.

И в самом деле, тумблер аэронавигационных находился в положении «выключен».

Электромеханик полез устранять неисправность. Самолет буквально изрешечен пулями. Какая-то шальная прошила электропроводку и замкнула разомкнутую цепь. Хорошо, что ни одна пуля не прошлась по экипажу.

— Ты, Паша, наверно, в рубашке родился, — шутили друзья.

Дней через пять Ивановский рассказал о некоторых подробностях этого полета.

ПОЧТИ каждый из нас знал, что Павел родом из Ржева, что в городе, который мы бомбили каждую ночь, осталась мать летчика. Кто-то из товарищей иногда говорил ему, чтоб он хотя бы показал свой дом, а то, чего доброго...

И вот Паша решил сначала сам посмотреть на него.

Была светлая лунная ночь. Видимость — словно днем. На небе редкие облака «предатели». Попадись самолет ниже этих облаков — его видно с земли, как на экране.

Ивановский прекрасно знал об этом. Но тогда он думал только об одном: в лабиринте улиц города надо найти свой дом, посмотреть на него с высоты птичьего полета.

[Окончание на 4 стр.]

«Донор — это почетно»

Необычное оживление в поликлинике медсанчасти аэропорта Кольцово: тихая, приятная музыка, цветы, кругом красочные транспаранты — «ДОНОР ЭТО ПОЧЕТНО!»

Ежегодно, как большой праздник, мы проводим «день донора» в нашем предприятии. Количество безвозмездных доноров растет, их ряды пополняют все новые и новые работники Свердловского авиапредприятия. Так, в 1974 году план по донорству был перевыполнен на 200 проц, а среди них 40 проц доноров, сдавших кровь пять раз и более, 42 донора награждены знаком «Донор СССР» III и II степеней. В списке «Почетный донор СССР» П. Д. Мартинова, Л. А. Кадкина, В. Д. Мишин, А. Г. Эзенкина, Л. М. Лихонин и другие.

Медицинские работники проявляют большую активность в проведении санпросветработы по вовлечению в безвозмездные доноры. 14 марта 1975 года Свердловское авиапредприятие за активную работу по вовлечению в безвозмездные доноры награждено Почетной грамотой райкома партии и исполкома Совета депутатов трудящихся и выиграло за II место среди предприятий района.

Л. КУЛЬМЯКОВА,
главный врач МСЧ
Свердловского
авиапредприятия.

НОВОСТИ

Мастерство и мужество

Эти два слова надо поставить рядом, говоря о действиях экипажа командира корабля Ан-24 В. П. Захарченко из Пермского авиапредприятия. Самолет выполнял рейс на Харьков. В пути произошел отказ двигателя. Самолет пошел на вынужденную посадку. Благодаря собранности экипажа и грамотности всех принимаемых решений пилоты сумели благополучно посадить самолет в аэропорту Днепрпетровска.

За умелые, грамотные действия в аварийной ситуации командир корабля и бортмеханик В. М. Иванов награждены Почетными грамотами. Остальным членам экипажа в приказе командира предприятия объявлена благодарность.

ПОДГОТОВКА ЗАВЕРШЕНА

Завершается подготовка к весенне-летнему сезону в летном подразделении Пермского предприятия. Все командиры кораблей прошли межсезонную подготовку. Продолжается прием зачетов у летного состава. 25 апреля он будет завершен. На летно-технической конференции, состоявшейся в подразделении, шел разговор о готовности пилотов работать в новом сезоне.

ОБЪЯВЛЯЕТ ПРИЕМ В АСПИРАНТУРУ НА 1975 ГОД ПО СЛЕДУЮЩИМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА
Аэродинамика, динамика и управление полетом летательных аппаратов; строительная механика и прочность летательных аппаратов; навигация и управление воздушным движением; автоматическое управление и регулирование; эксплуатация авиационной техники; двигатели летательных аппаратов; экономика, организация управления и планирование гражданской авиации.
Правила приема в аспирантуру
1. В аспирантуру без отрыва от производства

Объявление

Государственный Орден Трудового Красного Знамени научно-исследовательский институт гражданской авиации

принимаются лица в возрасте до 45 лет, имеющие законченное высшее образование и опыт работы по избранной специальности не менее 2-х лет.

2. Заявление о приеме в аспирантуру подается на имя начальника ГосНИИ ГА с приложением следующих документов: — служебной характеристики с последнего места работы;

— личного листа по учету кадров с двумя

фотокарточками размером 4x6 см;

— списка опубликованных научных работ, научно-технических отчетов, сведений об изобретениях, опытно-конструкторских работах. Лица, не имеющие опубликованных научных работ, представляют научные доклады (рефераты) по избранной специальности;

— удостоверение по форме № 6 о сдаче кандидатских экзаменов (для

лиц, полностью или частично сдавших экзамены).

Паспорт и диплом об окончании вуза представляются лично поступающим в аспирантуру.

3. Все поступающие в аспирантуру сдают конкурсные вступительные экзамены по специальной дисциплине, истории КПСС и одному из иностранных языков в объеме программы высших учебных заведений.

Лица, ранее сдавшие

кандидатские экзамены по специальности и иностранному языку, от соответствующих экзаменов освобождаются.

4. Все специалисты, поступающие в аспирантуру, проходят обязательное собеседование с предполагаемым научным руководителем, который сообщает приемной комиссии о своем согласии осуществлять научное руководство.

Жилплощадь аспиранты не обеспечиваются. Вступительные конкурсные экзамены проводятся с 1 по 30 июня 1975 г. Прием документов производится до 30 апреля 1975 г. по адресу: 193340, Москва Н-340, аэропорт Шереметьево, ГосНИИ ГА.

Справки по телефону 156 97-97 или 572 70-06, доб. 33-89.

«В одной эскадрилье служили друзья...»

(Окончание. Нач. на 3 стр.)

— Вот она — улица Ленина, а вот — Садовая. Первый, третий, пятый, седьмой дом.

А на улице — огромное скопище техники фашистов. Тут и танки, и артиллерия, и бронемашин... И рядом Дом матери.

«Наверняка и его разнесет в прах бомбами». Тут было над чем подумать.

«Нет! — решил летчик, — не может быть, чтобы мать находилась в гуще этой своры». И они со штурманом Иваном Дубовиченко сбросили бомбовый груз на противника, как говорится, у порога собственного дома Паши.

Бомбы легли на цель хорошо. Но когда летчик поставил самолет в набор высоты, его обнаружили успевшие опомниться фашисты. А тут еще эти предательские облака! Он как раз попал под них. По самолету ударили все средства противовоздушной обороны противника. Вот тогда-то и замкнулась электроцепь выключенных аэронавигационных огней.

Хорошо, что все обошлось благополучно.

Этот вылет долго помнили многие жители Ржева,

особенно мать Павла Ивановского — Александра Петровна.

КОГДА город был освобожден от немецко-фашистских оккупантов, Паша попросился у командира полка навестить родные места, свою мать. Старушка встретила сына со слезами радости.

— А ведь я мог и тебя поразить, — тихо сказал Павел.

— Что ты, сынок! К бомбам мы привыкли. А своя бомба своего не тронет...

29 сентября 1942 года полк получил боевую задачу — взорвать крупный армейский склад боеприпасов противника близ железнодорожной станции Оленино. Задача была не из легких. Немцы сильно защищали эту крупную железнодорожную станцию.

Все небо над Оленино было засеяно густой лавиной трассирующих снарядов. Несмотря на зенитный огонь противника, смельчаки — комсомольцы прорвались к станции и поразили цель. Возникло множество пожаров на земле. Но желаемого взрыва боеприпасов противника все еще не

было. Вдруг все мы, находясь на «подскоке», увидели громадное зарево над Оленино, в котором потонули все трассирующие следы снарядов. Это зарево, начавшееся во втором часу ночи, продержалось до утра. Пилоты, находящиеся в это время в районе цели, рассказывали, что их подбросило так, что многие на несколько секунд потеряли управление самолетом. Самолеты возвращались. Вернулся 15-й, 16-й, 17-й. А где же 18-й! Его долго не было.

Наконец, спустя полчаса, приземлился восемнадцатый. Это Паша Ивановский. Да, склад взорвали они. Поразили цель с первого захода.

Пашу и Жору поздравляют с успехом. А они, смущенные таким приемом, долгожили:

— Видно, нам просто повезло.

Командующий воздушной армией наградил смельчаков высокими правительственными наградами.

В БОЕВЫХ буднях Великой Отечественной войны летчики комсомольского авиационного полка проявили массовый

героизм. Не раз они дерзко налетали на вражеские аэродромы, уничтожая самолеты противника на земле, поддерживали постоянную связь с партизанами Калининской и Смоленской областей, доставляя боеприпасы, медикаменты, продовольствие и вывозя от них тяжелобольных и раненых. И всегда пример самоотверженного служения Родине показывал парень из Ржева Павел Иванович Ивановский.

В ночь с 6-го на 7 октября 1944 года 270-й боевой вылет стал для него последним. Он не вернулся с боевого задания. Старший лейтенант — заместитель командира авиаэскадрильи П. И. Ивановский в эту ночь полетел на бомбежку вражеского аэродрома на самолете «Комсомолец Татари» и отдал свою жизнь за освобождение Венгрии.

Прошло более 30 лет. Не увядают живые цветы на могиле Павла Ивановича. А в полку каждый раз на вечерней поверке во второй эскадрилье старшина называет его имя первым: «Старший лейтенант Ивановский». Правофланговый в строю отвечает: «Старший лейтенант Ивановский погиб в боях за честь и свободу нашей Родины».

М. НИКОЛАЕВ.



«Самая высокая мечта...».



Что?
Где?
Когда?

Шуми, сосна!

На севере области завершили свою работу экипажи кировчан В. И. Стрельченко и А. И. Михайлюты. Шесть с половиной тысяч гектаров засеяли они с воздуха семенами сосны и ели. Поработали отлично, о качестве их сева работники леспромпхозов области отзываются только с похвалой.

Пройдет лет семь, и местность, где они работали, будет не узнать. Здесь подрастет молодой лес.

г. Киров.

«РЕНАТА»

Круг ее «обязанностей» — безопасность самолетов гражданской авиации. Новая автоматизированная система сбора и обработки информации о техническом состоянии авиационной техники «РЕНАТА» (РЕсурс, НАдежность, Техника Авиационной) основана на рациональном использовании непрерывно поступающих сведений о результатах дефектации узлов, деталей и агрегатов летательных аппаратов в процессе эксплуатации и ремонта.

Не быть равнодушным!

Осенью прошлого года в Челябинском авиапредприятии была организована народная дружина и комсомольский оперативный отряд. Авиаторы очень серьезно взялись за дело охраны общественного порядка.

Теперь перед комсомольской организацией вплотную встал вопрос — как повысить боеспособность оперативного отряда? И собрался комсомольский актив. На собрание пришли не только члены бюро и оперативники. Сюда пригласили молодых авиатехников, бортипроводников, диспетчеров, которых комитет комсомола считает достойными для вступления в оперотряд. В обсуждении «Задач комсомольской организации по предупреждению правонарушений подростков и повышению дисциплины среди молодежи» участвовали заместитель командира авиапредприятия по политико-воспитательной работе А. И. Власов, командир народной дружины В. В. Берсенев и следователь прокуратуры С. Т. Шабанов.

Владимир ПРИЛАДЫШЕВ, секретарь комитета комсомола: — В прошлом году четверо наших комсомольцев были привлечены к судебной ответственности. В том, что произошло, есть и доля нашей вины. Взять, к примеру, авиатехника Гончарова. Если бы после первых прогулов его остановили товарищи по работе, договорили, возможно, он бы задумался. Теперь он уволен, в трудовой книжке — статья, в новеньком комсомольском билете — выговор.

Оперативный отряд работает сейчас неудовлетворительно. Удивляться нечему, ведь в отряде всего шесть человек.

За оперотрядом закреплено четверо «трудных» подростков. Но в поселке их гораздо больше. Надо взять шефство над этими ребятами, помочь им найти дело по душе, заинтересовать, увлечь. В школе есть хоккейная и боксерская секции, будем создавать авиамодельный кружок.

Николай СЕРОВ, командир оперативного отряда: — Подростку нужно внимание, которого он не видит дома, ведь, как правило, «трудные» подростки живут в неблагополучных семьях. Проверить у него уроки, поговорить по душам, помочь в чем-то...

Отряд работает слабо. Нас мало, все из разных служб, даже собраться трудно. Раньше от каждой службы направляли в оперотряд лучшего комсомольца. Этого не достаточно.

Борис БРАККЕР, бортипроводник:

— Наша служба активно участвует в народной дружине. А вот про оперативный отряд, я, например, слышу впервые.

Михаил ХРУШКОВ, авиатехник:

— Я тоже не слышал об отряде. И потом, какие его главные задачи? Я считаю, что их надо разъяснить комсомольцам во всех службах, и тогда отряд пополнится.

Владимир ПРИЛАДЫШЕВ:

— Я ведь уже объяснял. Первое — личное шефство над «трудным» подростком, нужно прово-



дить с ним воспитательную работу, отвлекать от улицы. Второе — дежурство в помощь дружине.

Сергей Тимофеевич ШАБАНОВ, следователь прокуратуры:

— Оперотряды возникли 10 лет назад. Их дела — рейды, работа с «трудными» подростками и неблагополучными семьями. Отряды делятся на звенья. У многих своя форма, и уж, конечно, в отряде должна быть высокая дисциплина. Пред-

приятия предоставляют членам отрядов дополнительные отпуска.

Но от вас потребуется работа, планомерная и настойчивая. При налаженной работе у оперотряда обязательно будут помощники, меньше будет равнодушных прохожих. А пока... Вот пример: подавляющее количество пьяных в медвытрезвителе с улиц и общественных мест. То есть они у всех на виду, но никому нет дела.

Василий ОЛЕИНИК, секретарь комсомольской организации автохозяйства:

— Главная задача комсомола — воспитание молодежи. Нам надо больше внимания уделять тем нашим ребятам, что жи-

вут в деревнях. Приезжает такой парень с работы. Чем заняться? И начинает втягиваться в пьянки, дружки найдутся. А влияние коллектива за воротами аэропорта для него кончается.

Комсомольцы единодушно решили провести во всех низовых организациях собрания о дисциплине, выдвинуть от каждой службы кандидатов в оперативный отряд, в тренеры и шефы, улучшить работу отряда, проводить рейды, плановую учебу его членов, организовать в школе кружки. Актив постановил также не оставлять ни одного случая нарушения дисциплины без обсуждения на бюро, вовлекать молодежь в вечернюю школу, активизировать работу совета общегития.

П. ПОПОВА.

г. Челябинск.

Спорт



«Походы» в городской тир стали привычными для пилотов летного подразделения из Курганского авиапредприятия. Стрельба из мелкокалиберной винтовки, пистолета оттачивает

глаз, тренирует волю. Фотографии самых метких стрелков можно видеть на спортивных стендах, оформлять которые после каждого соревнования тоже стало традицией.

Фото В. Комогорова.

НАШ АДРЕС
И ТЕЛЕФОН:

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

Редактор
В. С. ГУРИН.

НС 12417. Заказ № 4464.